01000362702020088

323

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 36**

27 Φεβρουαρίου 2002

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 33

Κανονισμός πτυχίων χειριστών αεροπλάνων πολιτικής αεροπορίας.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Του άρθρου 191α του Ν. 1815/88 "Κύρωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου" (Α΄ 250) όπως προστέθηκε με το άρθρο 11 παρ. 1 του Ν. 2898/01 "Σύσταση και λειτουργία Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, όροι οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις." (Α΄ 71),

β. Του άρθρου 29Α του Ν. 1558/85 "Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα." (Α΄ 137) όπως συμπληρώθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (Α΄ 154) όπως αντικαταστάθηκε με την παραγρ. 2α του άρθρου 1 του Ν. 2469/97 (ΦΕΚ 38/Α).

2. Το γεγονός ότι από τη δημοσίευση του παρόντος δεν προκύπτει δαπάνη σε βάρος του Κρατικού προϋπολογισμού.

3. Την με αριθμό 626/01 Γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Σκοπός - Ορισμοί - Αντιστοίχηση

1. Σκοπός του παρόντος είναι η ενσωμάτωση στην εθνική νομοθεσία του "Κανονισμού πτυχίων χειριστών αεροπλάνων πολιτικής αεροπορίας" του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (Joint Aviation Authorities) και η εναρμόνισή της με τις απαιτήσεις της σύμβασης του Σικάγου, που αφορούν στη χορήγηση πτυχίων χειριστών αεροπλάνων πολιτικής αεροπορίας.

2. Οι Ορισμοί και οι συντμήσεις όρων οι οποίοι χρησιμοποιούνται στον παρόντα κανονισμό είναι οι αναγραφόμενοι στο Παράρτημα 1 μέρος πρώτο της Σύμβασης του Σικάγου και στο JAR-1 (Joint Aviation Requirements - 1) "Ορισμοί και Συντμήσεις" του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (Joint Aviation Authorities).

3. Ορισμοί και συντμήσεις όρων οι οποίοι χρησιμοποιούνται ειδικά στα επιμέρους τμήματα του Κανονισμού αναφέρονται είτε σε αυτά, είτε, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, στα αντίστοιχα εγχειρίδια της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του παρόντος.

4. Όπου στον παρόντα Κανονισμό αναφέρεται ο όρος "Αρχή" εννοείται η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).

5. Στο κυρίως κείμενο του Κανονισμού όπως αυτό καταχωρίζεται στο άρθρο 2 του παρόντος, διατηρείται η αρίθμηση του πρωτοτύπου, ώστε να υπάρχει ομοιομορφία και αντιστοιχία με ίδιους Κανονισμούς των άλλων Κρατών Μελών του JAA.

Άρθρο 2

Κανονισμός

Ο Κανονισμός Πτυχίων Χειριστών Αεροπλάνων Πολιτικής Αεροπορίας αποτελεί μετάφραση από την Αγγλική Γλώσσα του πρώτου μέρους του εγχειριδίου JAR - FCL1 (Aeroplana) (1η τροποποίηση, Ιούνιος 2000) του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών και έχει ως εξής:

"ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΤΥΧΙΩΝ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Περιεχόμενα

ΤΜΗΜΑ Α	- Γενικές απαιτήσεις
ΤΜΗΜΑ Β	- Εκπαιδευόμενος χειριστής αεροπλάνου
ΤΜΗΜΑ Γ	- Πτυχίο χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων
ΤΜΗΜΑ Δ	- Πτυχίο επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου
ΤΜΗΜΑ Ε	- Ικανότητα πτήσης αεροπλάνου με όργανα
ΤΜΗΜΑ ΣΤ	- Ικανότητα τύπου και τάξης αεροπλάνου
ΤΜΗΜΑ Ζ	- Πτυχίο χειριστή αεροπλάνου εναερίων γραμμών
ΤΜΗΜΑ Η	- Ικανότητες εκπαιδευτή αεροπλάνου
ΤΜΗΜΑ Θ	- Εξετάσεις (αεροπλάνου)
ΤΜΗΜΑ Ι	- Απαιτήσεις και διαδικασίες για την διεξαγωγή εξετάσεων θεωρητικών γνώσεων με σκοπό την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή και ικανότητας πτήσης με όργανα.

ΤΜΗΜΑ Α

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

JAR-FCL 1.001

Ορισμοί και συντομογραφίες
(Βλέπε ΙΕΜ FCL 1.001)

Κατηγορία (αεροσκάφους):

Καλείται η κατάταξη αεροσκάφους συμφώνως προς καθορισμένα βασικά χαρακτηριστικά, π.χ. αεροπλάνο, ελικόπτερο, ανεμόπτερο, ελεύθερο αερόστατο.

Μετατροπή (πτυχίου):

καλείται η έκδοση πτυχίου JAR-FCL με βάση πτυχίο που έχει εκδοθεί από Κράτος μη Μέλος του JAA.

Χρόνος εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό:

καλείται ο χρόνος πτήσης ή ο χρόνος με όργανα στο έδαφος κατά τον οποίο ένα άτομο εκπαιδεύεται από κατάλληλα εξουσιοδοτημένο εκπαιδευτή.

Χρόνος πτήσης:

καλείται το συνολικό χρονικό διάστημα το οποίο διανύεται από τη στιγμή που το αεροσκάφος αρχίζει να κινείται με δική του ή με εξωτερική ισχύ, προκειμένου να απογειωθεί, μέχρι την ακινητοποίησή του μετά το τέλος της πτήσης.

Χρόνος πτήσης ως μαθητευομένου κυβερνήτου Student Pilot-in-Command, SPIC):

καλείται ο χρόνος πτήσης κατά τον οποίο ο εκπαιδευτής πτήσης παρατηρεί μόνο τον εκπαιδευόμενο, ο οποίος εκτελεί πτητική λειτουργία υπό την ιδιότητα του κυβερνήτη, και δεν ασκεί οιαδήποτε επιρροή ή έλεγχο στην πτήση του αεροσκάφους.

Χρόνος με όργανα:

καλείται ο χρόνος πτήσης με όργανα ή ο χρόνος με όργανα στο έδαφος.

Χρόνος πτήσης με όργανα:

καλείται το χρονικό διάστημα κατά τη διάρκεια του οποίου ο χειριστής εκτελεί πτητική λειτουργία του α/φους με τη βοήθεια αποκλειστικά των οργάνων του.

Χρόνος με όργανα στο έδαφος:

καλείται το χρονικό διάστημα κατά τη διάρκεια του οποίου ο χειριστής εξασκείται στο έδαφος σε εξομοιούμενη πτήση με όργανα σε συνθετικά εκπαιδευτικά μέσα. (STDS)

Συνεργασία πολλαπλών πληρωμάτων:

καλείται η εκτέλεση καθηκόντων του πληρώματος πτήσης στο πλαίσιο ομάδας συνεργαζομένων μελών τα οποία καθοδηγούνται από τον κυβερνήτη.

Αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών:

καλούνται τα αεροπλάνα τα οποία είναι πιστοποιημένα για πτητική λειτουργία με ελάχιστο πλήρωμα τουλάχιστον δύο χειριστών.

Νύκτα:

καλείται το χρονικό διάστημα μεταξύ του τέλους του πολιτικού λυκόφωτος και της αρχής του πολιτικού λυκαυγούς, ή άλλο παρόμοιο χρονικό διάστημα μεταξύ δύσης και ανατολής του ηλίου, όπως αυτό καθορίζεται από την αρμόδια Αρχή.

Άλλα μέσα εκπαίδευσης:

καλούνται εκπαιδευτικά βοηθήματα εκτός των εξομοιωτών πτήσης, των εκπαιδευτικών διατάξεων πτήσης ή των μέσων εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και ναυτιλίας τα οποία παρέχουν μέσα για εκπαίδευση στις περιπτώσεις που δεν απαιτείται πλήρες περιβάλλον θαλάμου διακυβέρνησης.

Χειριστής ιδιωτικών αεροπλάνων:

καλείται ο χειριστής ο οποίος είναι κάτοχος πτυχίου που απαγορεύει το χειρισμό αεροσκάφους σε πτητικές λειτουργίες για τις οποίες παρέχεται αμοιβή.

Επαγγελματίας χειριστής:

καλείται ο χειριστής ο οποίος είναι κάτοχος πτυχίου που επιτρέπει το χειρισμό αεροσκάφους σε πτητικές λειτουργίες για τις οποίες παρέχεται αμοιβή.

Περιοδικοί Έλεγχοι ικανότητας:

καλούνται οι επιδείξεις δεξιοτήτων για την επανεπικύρωση ή ανανέωση ικανοτήτων, συμπεριλαμβανομένης προφορικής εξέτασης, κατά την κρίση του εξεταστή.

Ικανότητα:

καλείται η καταχώρηση σε πτυχίο το οποίο προσδιορίζει τους ειδικούς όρους, τα δικαιώματα ή τους περιορισμούς που αναφέρονται σε αυτό το πτυχίο.

Ανανέωση (π.χ. ικανότητας ή έγκρισης):

καλείται η διοικητική πράξη που εκδίδεται, εφόσον έχει παρέλθει η ισχύς της ικανότητας ή της έγκρισης, με την οποία ανανεώνονται τα δικαιώματα της ικανότητας ή της έγκρισης για περαιτέρω καθορισμένη περίοδο η οποία εξαρτάται από την εκπλήρωση καθορισμένων απαιτήσεων.

Επανεπικύρωση (π.χ. ικανότητας ή έγκρισης):

καλείται η διοικητική πράξη που εκδίδεται εντός της περιόδου ισχύος ικανότητας ή έγκρισης και η οποία επιτρέπει στον κάτοχο να συνεχίζει να ασκεί τα δικαιώματα που απορρέουν από την ικανότητα ή την έγκριση για περαιτέρω καθορισμένη περίοδο, η οποία εξαρτάται από την εκπλήρωση καθορισμένων απαιτήσεων.

Σκέλος Διαδρομής

καλείται μία πτήση η οποία περιλαμβάνει τις ακόλουθες φάσεις απογείωση, αναχώρηση, πτήση όχι λιγότερο από 15 λεπτά, άφιξη, προσέγγιση και προσγείωση.

Αεροπλάνα ενός χειριστού:

καλούνται τα αεροπλάνα τα οποία είναι πιστοποιημένα για πτητική λειτουργία από ένα χειριστή.

Πρακτικές εξετάσεις σε πτήση:

καλούνται οι συνιστάμενες σε επιδείξεις δεξιοτήτων προκειμένου να εκδοθεί πτυχίο ή ικανότητα, συμπεριλαμβανομένης προφορικής εξέτασης, κατά την κρίση του εξεταστή.

Χρόνος πτήσης ΜΟΝΟΣ (SOLO):

καλείται το χρονικό διάστημα κατά τη διάρκεια του οποίου ο εκπαιδευόμενος χειριστής είναι ο μόνος που επιβαίνει στο αεροσκάφος.

Μαθητευόμενος Κυβερνήτης (Student pilot-in-command (SPIC)):

Καλείται ο μαθητευόμενος ο οποίος κατά τον χρόνο πτήσης ενεργεί σαν κυβερνήτης υπό την παρουσία εκπαιδευτού, ο δε εκπαιδευτής πτήσης μόνο τον παρακολουθεί και δεν επηρεάζει ή ελέγχει την πτήση του αεροσκάφους.

Μηχανοκίνητο ανεμόπτερο περιήγησης:

καλείται το μηχανοκίνητο ανεμόπτερο το οποίο διαθέτει πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας που έχει εκδοθεί ή είναι εγκεκριμένο από Κράτος Μέλος του JAA, και το οποίο έχει έναν πλήρως προσαρμοσμένο, μη ανασυρόμενο κινητήρα και μη ανασυρόμενο έλικα.

Πρέπει να διαθέτει την ικανότητα απογείωσης και ανόδου με τη βοήθεια της δικής του ισχύος σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης του.

Τύπος (αεροσκάφους):

καλείται το σύνολο των αεροσκαφών της ίδιας βασικής κατασκευής, στα οποία συμπεριλαμβάνονται εκείνα στα οποία έχουν γίνει τροποποιήσεις, εκτός εάν οι τροποποιήσεις αυτές επιφέρουν αλλαγή στο χειρισμό, στα χαρακτηριστικά πτήσης ή στη διάρθρωση του πληρώματος πτήσης.

(Για συντομογραφίες βλέπε IEM FCL 1.001)

JAR-FCL 1.005

Εφαρμογή

(Βλέπε Προσάρτημα 1 του JAR-FCL 1.005)
(Βλέπε AMC FCL 1.005 και 1.015)

α) Γενικά

(1) Οι απαιτήσεις που αναφέρονται στα JAR-FCL εφαρμόζονται για όλες τις ρυθμίσεις που αφορούν την εκπαίδευση, τις εξετάσεις και τις αιτήσεις για έκδοση πτυχίων, ικανοτήτων, εξουσιοδοτήσεων, εγκρίσεων ή πιστοποιητικών μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος Κανονισμού.

(2) Κάθε φορά που αναφέρονται στο παρόντα κανονισμό, πτυχία, ικανότητες, εξουσιοδοτήσεις, εγκρίσεις ή πιστοποιητικά, αυτά νοούνται ως πτυχία, ικανότητες, εξουσιοδοτήσεις, εγκρίσεις ή πιστοποιητικά τα οποία εκδίδονται σύμφωνα με αυτόν. Σε κάθε άλλη περίπτωση τα έγγραφα αυτά αναφέρονται ως π.χ. πτυχία του ICAO ή ως εθνικά πτυχία.

(3) Κάθε φορά που γίνεται αναφορά σε Κράτος Μέλος του JAA με σκοπό την αμοιβαία αναγνώριση πτυχίων, ικανοτήτων, εξουσιοδοτήσεων, εγκρίσεων ή πιστοποιητικών, εννοείται Κράτος που είναι πλήρες Μέλος του JAA.

(4) Όλα τα συνθετικά εκπαιδευτικά μέσα που αναφέρονται στο παρόντα κανονισμό, τα οποία αντικαθιστούν το αεροσκάφος για σκοπούς εκπαίδευσης, πρέπει να είναι κατάλληλα για τον χρήστη και εγκεκριμένα από την Αρχή για τις ασκήσεις που πρόκειται να διεξαχθούν.

(5) Σε περίπτωση αναφοράς σε αεροπλάνα, η αναφορά αυτή δεν καλύπτει τα υπερελαφρά αεροπλάνα, όπως αυτά προσδιορίζονται σε εθνικό επίπεδο, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά.

β) Μεταβατικές ρυθμίσεις

(1) Η εκπαίδευση που άρχισε πριν από την δημοσίευση του παρόντος κανονισμού σύμφωνα με τον εθνικό κανονισμό αναγνωρίζεται για την έκδοση πτυχίων ή ικανοτήτων με βάση τα οριζόμενα στον παρόντα κανονισμό, υπό την προϋπόθεση ότι η εν λόγω εκπαίδευση και οι εξετάσεις για την απόκτηση κατάλληλου πτυχίου ή ικανότητας ολοκληρώνονται πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

(2) Πτυχία και ικανότητες, εξουσιοδοτήσεις, εγκρίσεις ή πιστοποιητικά υγείας που εκδίδονται σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς των Κρατών Μελών του JAA, ή εκδίδονται σύμφωνα με την παρ. β (1) ανωτέρω, διατηρούνται σε ισχύ με τα ίδια δικαιώματα, ικανότητες και τυχόν περιορισμούς, υπό την προϋπόθεση ότι μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού όλες οι απαιτήσεις για επανεπικύρωση ή ανανέωση των εν λόγω πτυχίων ή ικανοτήτων, εξουσιοδοτήσεων, εγκρίσεων ή πιστοποιητικών υγείας είναι σύμφωνες προς τις απαιτήσεις του παρόντος, με εξαίρεση τα οριζόμενα στο σημείο (4) κατωτέρω.

(3) Οι κάτοχοι πτυχίου το οποίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς Κράτους Μέλους του JAA πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, ή σύμφωνα με την υποπαράγραφο (β) (1) ανωτέρω, μπορούν να υποβάλουν αίτηση στο Κράτος έκδοσης του πτυχίου για την έκδοση του αντίστοιχου πτυχίου που καθορίζεται στον παρόντα κανονισμό, το οποίο επεκτείνει τα δικαιώματα σε άλλα Κράτη, όπως αναφέρεται στο JAR-FCL 1.015(α)(1). Για την έκδοση των εν λόγω πτυχίων, ο κάτοχος συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις που αναφέρονται στο Προσάρτημα 1 του JAR-FCL 1.005.

(4) Οι κάτοχοι πτυχίου το οποίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς Κράτους Μέλους του JAA, και οι οποίοι δεν πληρούν στο ακέραιο τις απαιτήσεις του Τμήματος 1 του JAR-FCL 3 (Medical) (Κανονισμός Χορήγησης Πιστοποιητικού Υγείας), μπορούν να συνεχίσουν να ασκούν τα δικαιώματα που τους παρέχει το εθνικό πτυχίο του οποίου είναι κάτοχοι.

(c) Εξακολούθηση άσκησης καθηκόντων των εξεταστών οι οποίοι είναι κάτοχοι εθνικών εξουσιοδοτήσεων. Οι εξεταστές, οι οποίοι έλαβαν την εθνική εξουσιοδότηση πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος των απαιτήσεων, μπορούν να εξουσιοδοτηθούν ως εξεταστές JAR-FCL 1 (αεροπλάνα) υπό την προϋπόθεση ότι έχουν αποδείξει στην Αρχή ότι γνωρίζουν τους κανονισμούς JAR-FCL και JAR-OPS. Η μέγιστη ισχύς της εξουσιοδότησης είναι 3 έτη. Εφεξής η εκ νέου παροχή εξουσιοδότησης υπόκειται στη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που αναφέρονται στα 1.425(α) και (β).

JAR-FCL 1.010

Βασική εξουσιοδότηση για την άσκηση καθηκόντων ως μέλος πληρώματος πτήσης

(α) Πτυχίο και ικανότητα

(1) Η εκτέλεση καθηκόντων μέλους πληρώματος πτήσης αεροπλάνου, το οποίο είναι νηολογημένο σε Κράτος Μέλος του JAA, επιτρέπεται μόνον εφόσον το συγκεκριμένο πρόσωπο διαθέτει πτυχίο και ικανότητα σε ισχύ τα οποία είναι σύμφωνα προς τις απαιτήσεις του παρόντος και κατάλληλα για την εκτέλεση των εν λόγω καθηκόντων, ή εφόσον διαθέτει εξουσιοδότηση, όπως αναφέρεται στις JAR-FCL 1.085 και/ή 1.230. Το πτυχίο πρέπει να έχει εκδοθεί από:

i) Κράτος Μέλος του JAA, ή

ii) άλλο συμβαλλόμενο κράτος του ICAO και να έχει αναγνωρισθεί σύμφωνα με το JAR-FCL 1.015(β) ή (γ).

(2) Οι χειριστές που είναι κάτοχοι εθνικών πτυχίων / ικανοτήτων / εξουσιοδοτήσεων μηχανοκίνητων ανεμοπτέρων μπορούν επίσης να χειρίζονται μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς.

(3) Οι χειριστές που είναι κάτοχοι περιορισμένου εθνικού πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων μπορούν, βάσει των εθνικών κανονισμών, να χειρίζονται αεροπλάνα νηολογημένα στο κράτος έκδοσης του πτυχίου και εντός του εναέριου χώρου του κράτους αυτού.

(β) Άσκηση δικαιωμάτων. Ο κάτοχος πτυχίου, ικανότητας ή εξουσιοδότησης δεν δικαιούται να ασκεί δικαιώματα άλλα από εκείνα που παρέχει το εν λόγω πτυχίο, ικανότητα ή εξουσιοδότηση.

(γ) Προσφυγές, εφαρμογή

(1) Κράτος Μέλος του JAA δύναται σε οιαδήποτε χρονική στιγμή και βάσει των διαδικασιών που προβλέπει η εθνική του νομοθεσία να ενεργεί σε περιπτώσεις προσφυγών, να περιορίζει δικαιώματα, ή να αναστέλλει ή να ανακαλεί κάθε πτυχίο, ικανότητα, εξουσιοδότηση, έγκριση ή πιστοποιητικό που το ίδιο το Κράτος έχει εκδώσει σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος, εφόσον αποδεικνύεται ότι ο αιτών ή ο κάτοχος πτυχίου δεν πληρούσε, ή δεν πληροί πλέον, τις απαιτήσεις του παρόντος, ή δεν τηρούσε, ή δεν τηρεί πλέον τη σχετική εθνική νομοθεσία του κράτους έκδοσης του πτυχίου.

(2) Εφόσον Κράτος Μέλος του JAA διαπιστώσει ότι ο αιτών ή ο κάτοχος πτυχίου JAR-FCL, το οποίο έχει εκδοθεί από άλλο Κράτος Μέλος του JAA, δεν πληρούσε, ή δεν πληροί πλέον, τις απαιτήσεις του JAR-FCL ή δεν τηρούσε ή δεν τηρεί πλέον τη σχετική εθνική νομοθεσία του κράτους εντός του οποίου εκτελεί πτήσεις το αεροσκάφος, το Κράτος Μέλος του JAA ενημερώνει το Κράτος έκδοσης του πτυχίου και τη Διεύθυνση Πτυχίων των Κεντρικών Γραφείων του JAA. Σύμφωνα με την εθνική του νομοθεσία, το Κράτος Μέλος του JAA μπορεί να αποφασίσει ότι για λόγους ασφαλείας ο αιτών ή ο κάτοχος πτυχίου, τον οποίο το κράτος αυτό αναφέρει δεόντως στο κράτος έκδοσης του πτυχίου και στον JAA για τους ανωτέρω λόγους, δεν μπορεί να χειρίζεται αεροσκάφος νηολογημένο στο κράτος αυτό ή να χειρίζεται οιοδήποτε αεροσκάφος εντός του εναέριου χώρου του συγκεκριμένου κράτους.

JAR-FCL 1.015

Αναγνώριση πτυχίων, ικανοτήτων, εξουσιοδοτήσεων, εγκρίσεων ή πιστοποιητικών

(Βλέπε Προσάρτημα 1 του JAR-FCL 1.015)
(Βλέπε AMC FCL 1.005 και 1.015)

(α) Πτυχία, ικανότητες, εξουσιοδοτήσεις, εγκρίσεις ή πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί από Κράτη Μέλη του JAA

(1) Σε περίπτωση που ενδιαφερόμενος διαθέτει πτυχίο, το οποίο έχει εκδοθεί και συνοδεύεται από ικανότητα, εξουσιοδότηση, έγκριση ή πιστοποιητικό από την Αρχή Κράτους Μέλους, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των JAR-FCL και τις σχετικές διαδικασίες, τα εν λόγω πτυχία, ικανότητες, εξουσιοδοτήσεις, εγκρίσεις ή πιστοποιητικά αναγνωρίζονται χωρίς να υπόκεινται σε διατυπώσεις από άλλα Κράτη Μέλη του JAA.

(2) Η εκπαίδευση, η οποία πραγματοποιήθηκε μετά την δημοσίευση του παρόντος σύμφωνα με όλες τις απαιτήσεις των JAR-FCL και τις σχετικές διαδικασίες, αναγνωρίζεται για την

έκδοση πτυχίων και ικανοτήτων JAR-FCL, υπό την προϋπόθεση ότι τα πτυχία, τα οποία είναι σύμφωνα με ο JAR-FCL, εκδίδονται μόνο μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

(β) Πτυχία που εκδίδονται από μη Κράτη Μέλη του JAA

(1) Η επικύρωση πτυχίου που εκδίδεται από Κράτος μη Μέλος του JAA εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια της Αρχής Κράτους Μέλους του JAA, προκειμένου να χρησιμοποιηθεί σε αεροσκάφος το οποίο είναι νηολογημένο στο εν λόγω Κράτος Μέλος. Οι κάτοχοι πτυχίου επαγγελματία χειριστή οι οποίοι επιθυμούν να ασκήσουν επαγγελματικά δικαιώματα πρέπει να συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις που αναφέρονται στο Προσάρτημα 1 του JAR-FCL 1.015.

(2) Η διάρκεια ισχύος της επικύρωσης πτυχίου χειριστή δεν υπερβαίνει το ένα έτος από την ημερομηνία επικύρωσης, υπό την προϋπόθεση ότι το βασικό πτυχίο παραμένει σε ισχύ. Οιαδήποτε περαιτέρω επικύρωση, η οποία προορίζεται να χρησιμοποιηθεί σε αεροσκάφος νηολογημένο σε οιοδήποτε Κράτος Μέλος του JAA, αποτελεί αντικείμενο συμφωνίας μεταξύ των Κρατών Μελών του JAA και υπόκειται στους όρους που ενδεχομένως εγκρίνει ο JAA. Ο κάτοχος πτυχίου, το οποίο έχει επικυρωθεί από Κράτος Μέλος του JAA, πρέπει να συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις που αναφέρονται στις JAR-FCL.

(3) Οι απαιτήσεις που αναφέρονται στις υποπαραγράφους (1) και (2), ανωτέρω, δεν εφαρμόζονται σε περίπτωση μίσθωσης αεροσκαφών, τα οποία είναι νηολογημένα σε Κράτος Μέλος του JAA, σε αερομεταφορέα Κράτους μη Μέλους του JAA, υπό την προϋπόθεση ότι το Κράτος του αερομεταφορέα έχει αποδεχθεί για την περίοδο μίσθωσης την ευθύνη για την τεχνική και/ή τη λειτουργική επιθεώρηση σύμφωνα με το JAR-OPS 1.165. Η επικύρωση των πτυχίων των πληρωμάτων πτήσης του αερομεταφορέα Κράτους μη Μέλους του JAA εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια της Αρχής του ενδιαφερομένου Κράτους Μέλους του JAA, υπό την προϋπόθεση ότι η άσκηση των δικαιωμάτων που απορρέουν από την επικύρωση του πτυχίου πληρώματος πτήσης περιορίζεται, κατά τη διάρκεια της περιόδου μίσθωσης, μόνο σε καθορισμένα αεροσκάφη και για καθορισμένες πτητικές λειτουργίες, στις οποίες δεν συμμετέχει αερομεταφορέας του JAA, άμεσα ή έμμεσα, μέσω μίσθωσης αεροσκάφους με το πλήρωμα (wet lease) ή άλλου εμπορικού διακανονισμού.

(γ) Μετατροπή πτυχίου που έχει εκδοθεί από Κράτος μη Μέλος του JAA. Πτυχίο το οποίο έχει εκδοθεί από Κράτος μη Μέλος του JAA μπορεί να μετατραπεί σε πτυχίο JAR-FCL εφόσον υφίσταται σχετική συμφωνία μεταξύ του Κράτους Μέλους και του Κράτους μη Μέλους του JAA. Η ρύθμιση αυτή θεσπίζεται με βάση την αμοιβαία αναγνώριση πτυχίου, εξασφαλίζοντας ένα ισότιμο επίπεδο ασφαλείας μεταξύ των απαιτήσεων εκπαίδευσης και εξετάσεων του Κράτους Μέλους και του Κράτους μη Μέλους του JAA. Κάθε συναπτόμενη συμφωνία αναθεωρείται περιοδικά, βάσει των συμφωνηθέντων μεταξύ του Κράτους μη Μέλους και του JAA. Το πτυχίο, το οποίο έχει υποστεί μετατροπή σύμφωνα με ανάλογη συμφωνία, φέρει καταχώρηση στην οποία αναφέρεται το Κράτος μη Μέλος του JAA βάσει του οποίου διενεργείται η μετατροπή. Άλλα Κράτη Μέλη δεν υποχρεούνται να αναγνωρίζουν οιοδήποτε τέτοιο πτυχίο.

JAR-FCL 1.016

Αναγνώριση σε κάτοχο πτυχίου εκδοθέντος από Κράτος μη Μέλος του JAA

Ο αιτών τη χορήγηση JAR-FCL πτυχίου και ικανότητας με όργανα, εφ΄ όσον νομιμοποιείται, και ο οποίος κατέχει τουλάχιστόν ισότιμο πτυχίο εκδοθέν σύμφωνα με το Annex 1 του ICAO από Κράτος μη Μέλος του JAA, πρέπει να πληροί όλες τις απαιτήσεις του JAR-FCL, εκτός από τις απαιτήσεις σχετικά με τη διάρκεια των μαθημάτων, τον αριθμό των μαθημάτων και των ρητά αναφερομένων ωρών πτήσης που μπορεί να είναι μειωμένες. Η Αρχή μπορεί να λάβει υπόψη της, την πρόταση ενός κατάλληλου οργανισμού εκπαίδευσης σχετικά με την αναγνώριση την οποία παρέχει.

JAR-FCL 1.017

Εξουσιοδότηση / Ικανότητα για ειδικούς σκοπούς

Εξουσιοδότηση / Ικανότητα για ειδικούς σκοπούς σχετιζομένους με ένα πτυχίο (π.χ. πτήσης IMC, ρυμούλκησης, ακροβατικών, ρίψης αλεξιπτωτιστών) μπορεί να καθιερωθεί από την Αρχή με βάση τις απαιτήσεις του Κράτους Μέλους του JAA για αποκλειστική χρήση εντός του εναερίου χώρου του Κράτους Μέλους. Η χρήση μίας τέτοιας εξουσιοδότησης / ικανότητας απαιτεί την εκ των προτέρων συμφωνία του Κράτους στον εναέριο χώρο άλλου Κράτους ή των Κρατών αυτών, εκτός και υπάρχει σχετική διακρατική συμφωνία.

JAR-FCL 1.020

Αναγνώριση σε σχέση με τη θητεία στις ένοπλες δυνάμεις

(Βλέπε Προσάρτημα 1 του JAR-FCL 1.015)

Αίτηση για αναγνώριση:

Τα μέλη πληρώματος πτήσης των ενόπλων δυνάμεων, τα οποία υποβάλλουν αίτηση για την χορήγηση πτυχίων και ικανοτήτων που καθορίζονται στο παρόν, υποβάλλουν την εν λόγω αίτηση στην Αρχή του Κράτους στο οποίο υπηρετούν ή υπηρέτησαν. Εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια της Αρχής η αναγνώριση των γνώσεων, της πείρας και των δεξιοτήτων που αποκτήθηκαν κατά τη διάρκεια της θητείας στις ένοπλες δυνάμεις, στο πλαίσιο του συνυπολογισμού με τις σχετικές απαιτήσεις για την έκδοση πτυχίων και ικανοτήτων JAR-FCL. Η πολιτική που ακολουθείται σχετικά με την εν λόγω αναγνώριση γνωστοποιείται στον JAA. Τα δικαιώματα που απορρέουν από τα εν λόγω πτυχία περιορίζονται σε αεροσκάφη τα οποία είναι νηολογημένα στο κράτος έκδοσης του πτυχίου, έως ότου πληρωθούν οι απαιτήσεις που αναφέρονται στο Προσάρτημα 1 του JAR-FCL 1.005.

JAR-FCL 1.025

Ισχύς πτυχίων και ικανοτήτων

(Βλέπε IEM JAR-FCL 1.015)

α) Ο κάτοχος πτυχίου, επιτρέπεται να ασκεί τα δικαιώματα που απορρέουν από οιοδήποτε πτυχίο ή ικανότητα, το οποίο έχει εκδοθεί από Κράτος Μέλος του JAA, υπό τον όρο ότι εξακολουθεί να είναι ικανός βάσει των σχετικών απαιτήσεων του JAR-FCL

β) Η ισχύς του πτυχίου καθορίζεται βάσει της ισχύος των ικανοτήτων που αυτό εμπεριέχει, καθώς και του πιστοποιητικού υγείας (Βλέπε IEM JAR-FCL 1.025).

γ) Το πτυχίο εκδίδεται για μέγιστη περίοδο ισχύος 5 ετών. Εντός της εν λόγω περιόδου των 5 ετών το πτυχίο επανεκδίδεται από την Αρχή:

(1) μετά την αρχική έκδοση ή ανανέωση ικανότητας·

(2) όταν η παράγραφος XII του πτυχίου συμπληρώνεται και δεν απομένει διαθέσιμος χώρος·

(3) για οιονδήποτε λόγο διοικητικής φύσεως·

(4) κατά την κρίση της Αρχής σε περίπτωση επανεπικύρωσης ικανότητας.

Οι έγκυρες ικανότητες μεταφέρονται στο νέο έντυπο πτυχίου από την Αρχή.

Ο κάτοχος πτυχίου υποβάλλει αίτηση στην Αρχή για την επανέκδοση του πτυχίου.

Η αίτηση περιλαμβάνει τα απαραίτητα για την επανέκδοση έγγραφα.

JAR-FCL 1.026

Πρόσφατη εμπειρία για χειριστές που εργάζονται σε εταιρεία που η πτητική της λειτουργία δεν διεξάγεται με βάση το JAR-OPS1

α) Ένας χειριστής δεν εκτελεί καθήκοντα σ΄ ένα αεροπλάνο το οποίο μεταφέρει επιβάτες ως υπεύθυνός κυβερνήτης εκτός αν κατά τις τελευταίες ενενήντα (90) ημέρες έχει εκτελέσει τουλάχιστον τρεις απογειώσεις και τρεις προσγειώσεις ως χειριστής στα χειριστήρια σε ένα αεροπλάνο του ίδιου τύπου / κατηγορίας ή σε εξομοιωτή πτήσης του αεροπλάνου τύπου / κατηγορίας στο οποίο πρόκειται να χρησιμοποιηθεί.

β) Ένας συγκυβερνήτης δεν εκτελεί καθήκοντα στα χειριστήρια σ΄ ένα αεροπλάνο το οποίο μεταφέρει επιβάτες κατά την διάρκεια της απογείωσης και της προσγείωσης, εκτός αν κατά τις τελευταίες ενενήντα (90) ημέρες έχει εκτελέσει καθήκοντα ως χειριστής στα χειριστήρια κατά την διάρκεια της απογείωσης και της προσγείωσης σε ένα αεροπλάνα του ίδιου τύπου / κλάσης ή σε εξομοιωτή πτήσης του αεροπλάνου τύπου / κατηγορίας στο οποίο πρόκειται να χρησιμοποιηθεί.

γ) Ο κάτοχος πτυχίου το οποίο δεν περιέχει ικανότητα με όργανα (IR) εν ισχύ, δεν ενεργεί ως κυβερνήτης (PIC) σ΄ ένα αεροπλάνο το οποίο μεταφέρει επιβάτες την νύκτα εκτός αν κατά τις τελευταίες ενενήντα (90) ημέρες έχει εκτελέσει τουλάχιστον μία από τις απογειώσεις και προσγειώσεις οι οποίες απαιτούνται από το JAR-FCL 1.026(a) κατά την νύκτα.

JAR-FCL 1.030

Ρυθμίσεις σχετικά με τις εξετάσεις

α) Εξουσιοδότηση εξεταστών. Η Αρχή ορίζει και εξουσιοδοτεί ως εξεταστές πρόσωπα ακέραιου χαρακτήρα τα οποία διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα προκειμένου να διενεργούν δοκιμασίες δεξιοτήτων και ελέγχους διαπίστωσης ικανότητας για λογαριασμό της. Τα ελάχιστα προσόντα που πρέπει να διαθέτουν οι εξεταστές αναφέρονται στο Τμήμα Ι του παρόντος. Οι αρμοδιότητες και τα δικαιώματα των εξεταστών τους γνωστοποιούνται ατομικώς και εγγράφως από την Αρχή.

β) Αριθμός εξεταστών. Η Αρχή καθορίζει τον απαιτούμενο αριθμό των εξεταστών, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό και τη γεωγραφική κατανομή των χειριστών της.

γ) Κοινοποίηση των ονομάτων των εξεταστών σε οργανισμούς πτητικής εκπαίδευσης και αναγνωρισμένους φορείς. Η Αρχή κοινοποιεί σε κάθε εγκεκριμένο οργανισμό πτητικής εκπαίδευσης ή αναγνωρισμένο φορέα τα ονόματα των εξεταστών που έχει ορίσει για τη διεξαγωγή των πρακτικών σε πτήση εξετάσεων σχετικά με την έκδοση πτυχίων χειριστών ιδιωτικών αεροπλάνων, επαγγελματιών χειριστών και χειριστών εναερίων γραμμών, καθώς και ικανοτήτων πτήσης με όργανα στο συγκεκριμένο οργανισμό πτητικής εκπαίδευσης ή αναγνωρισμένο φορέα. Η εξέταση των υποψηφίων, οι οποίοι έχουν εκπαιδευτεί από τους ίδιους τους εξεταστές για την απόκτηση του συγκεκριμένου πτυχίου ή ικανότητας πτήσης με όργανα, πραγματοποιείται μόνον εφόσον υπάρχει ρητή και έγγραφη συγκατάθεση της Αρχής.

δ) Οι εξεταστές δεν εξετάζουν αιτούντες των οποίων ήταν εκπαιδευτές πτήσης για το συγκεκριμένο πτυχίο ή ικανότητα εκτός αν έχουν την έγγραφη συγκατάθεση της Αρχής.

ε) Προϋποθέσεις για υποψηφίους που υποβάλλονται σε δοκιμασίες δεξιοτήτων. Πριν από τη διεξαγωγή δοκιμασιών δεξιοτήτων για την έκδοση πτυχίου ή ικανότητας, ο υποψήφιος πρέπει να έχει ολοκληρώσει με επιτυχία τη σχετική εξέταση θεωρητικών γνώσεων, με την επιφύλαξη ότι η Αρχή μπορεί να θεσπίσει εξαιρέσεις για υποψηφίους που ακολουθούν σειρά μαθημάτων ολοκληρωμένης πτητικής εκπαίδευσης. Η ολοκλήρωση της εκπαίδευσης για τη σχετική εξέταση θεωρητικών γνώσεων λαμβάνει χώρα πάντοτε πριν από τη διεξαγωγή των εν λόγω δοκιμασιών. Με εξαίρεση την έκδοση πτυχίου χειριστή εναερίων γραμμών (ATPL), ο υποψήφιος προτείνεται για τις εν λόγω δοκιμασίες δεξιοτήτων από τον οργανισμό / το πρόσωπο που φέρει την ευθύνη της εκπαίδευσης.

JAR-FCL 1.035

Υγειονομική ικανότητα
(Βλέπε IEM FCL 1.035)

α) Ικανότητα. Ο κάτοχος πιστοποιητικού υγείας θεωρείται διανοητικά και σωματικά ικανός να ασκεί με ασφάλεια τα δικαιώματα που απορρέουν από το αντίστοιχο πτυχίο.

β) Απαίτηση για πιστοποιητικό υγείας. Προκειμένου υποψήφιος να αιτηθεί την έκδοση πτυχίου ή ο κάτοχος πτυχίου να ασκήσει τα δικαιώματα που απορρέουν από αυτό, πρέπει να διαθέτει πιστοποιητικό υγείας το οποίο να έχει εκδοθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του JAR-FCL 3 (Medical) (Κανονισμός Χορήγησης Πιστοποιητικού Υγείας) και να είναι αντίστοιχο με τα δικαιώματα που απορρέουν από το εν λόγω πτυχίο.

γ) Αεροϋγειονομικές διατάξεις. Μετά την ολοκλήρωση της εξέτασης ο αιτών ενημερώνεται σχετικά με το εάν είναι ικανός, μη ικανός, ή εάν πρέπει να παραπεμφθεί στην Αρχή. Ο εξουσιοδοτημένος ιατρός εξεταστής ενημερώνει τον αιτούντα σχετικά με ενδεχόμενες συνθήκες (ιατρικού, πτητικού χαρακτήρα ή άλλες) οι οποίες θέτουν ενδεχομένως περιορισμούς στην πτητική εκπαίδευση και/ή στα δικαιώματα οιουδήποτε πτυχίου που έχει εκδοθεί.

δ) Περιορισμός πτητικής λειτουργίας πολλαπλού πληρώματος (Operational Multicrew limitation OML - Τάξης Α μόνο)

(1) Ο περιορισμός: "ισχύει μόνο ως μέλος πολλαπλού πληρώματος ή με συγκυβερνήτη με ικανότητα" ("valid only as or with a qualified co-pilot") εφαρμόζεται όταν ο κάτοχος ενός CPL ή ATPL δεν ικανοποιεί πλήρως τα απαιτούμενα για πιστοποιητικό υγείας τάξης Α μπορεί όμως να θεωρηθεί ότι είναι μεταξύ του αποδεκτού κινδύνου αδυναμίας εκπλήρωσης των καθηκόντων του (βλέπε JAR-FCL 3 (Medical), IEM FCL A, B και Γ). Ο περιορισμός αυτός τίθεται από την Αρχή στο πλαίσιο περιβάλλοντος με πολλαπλό πλήρωμα. Ο παραπάνω περιορισμός μπορεί να εκδίδεται ή να αφαιρείται μόνο από την Αρχή.

(2) Ο άλλος χειριστής πρέπει να είναι ικανός στον τύπο, να μην υπερβαίνει την ηλικία των εξήντα (60) ετών, και να μην υπόκειται σε OML.

ε) Περιορισμός πτητικής λειτουργίας με χειριστή ασφαλείας (Operational Safety Pilot Limitation OSL - Τάξης Β μόνο). Ο χειριστής ασφαλείας είναι αυτός ο οποίος είναι ικανός να ενεργεί σαν κυβερνήτης (PIC) στον τύπο/κατηγορία του αεροπλάνου, και βρίσκεται στο αεροπλάνο, το οποίο είναι εξοπλισμένο με διπλά χειριστήρια, με σκοπό την ανάληψη του χειρισμού όταν αυτός ο κυβερνήτης με αυτόν τον ειδικό περιορισμό πιστοποιητικού υγείας γίνει μη-ικανός για την εκπλήρωση των καθηκόντων του (βλέπε IEM FCL 1.035). Ένας περιορισμός OSL μπορεί να εκδίδεται ή να αφαιρείται μόνο από την Αρχή.

JAR-FCL 1.040

Μείωση της υγειονομικής ικανότητας
(Βλέπε IEM FCL 3.040)

α) Οι κάτοχοι πιστοποιητικού υγείας δεν ασκούν τα δικαιώματα που τους παρέχουν τα πτυχία τους, οι σχετικές ικανότητες ή εξουσιοδοτήσεις τους, εφόσον γνωρίζουν ότι έχουν υποστεί μείωση της υγειονομικής τους ικανότητας, η οποία ενδεχομένως τους καθιστά ακατάλληλους για την ασφαλή άσκηση των δικαιωμάτων αυτών.

β) Οι κάτοχοι πιστοποιητικού υγείας δεν λαμβάνουν με συνταγή ή χωρίς συνταγή οιαδήποτε φαρμακευτική αγωγή ή φάρμακο, ούτε υποβάλλονται σε οιαδήποτε άλλη θεραπεία, εκτός και είναι απόλυτα σίγουροι ότι η φαρμακευτική αγωγή, φάρμακο ή θεραπεία δεν έχει αρνητικά αποτελέσματα στην ικανότητα τους να εκτελέσουν με ασφάλεια τα καθήκοντα τους. Αν υπάρχει οιαδήποτε αμφιβολία, συμβουλές πρέπει να ζητηθούν από το AMS, ένα AMC ή έναν AME. Συμπληρωματικές πληροφορίες δίνονται στο JAR-FCL3 (Βλέπε IEM FCL 3.040).

γ) Οι κάτοχοι πιστοποιητικού υγείας ζητούν, χωρίς υπαίτια καθυστέρηση, τη συμβουλή του AMS, ενός AMC ή ενός AME εφόσον αντιληφθούν ότι:

(1) πραγματοποιείται εισαγωγή σε νοσοκομείο ή κλινική για περισσότερες από δώδεκα (12) ώρες, ή

(2) πραγματοποιείται χειρουργική επέμβαση ή επεμβατική διαδικασία (σύμφωνα με τους ορισμούς της ιατρικής επιστήμης), ή

(3) γίνεται συστηματική χρήση φαρμάκων, ή

(4) γίνεται συστηματική χρήση φακών επαφής.

δ) Ο κάτοχος πιστοποιητικού υγείας ο οποίος γνωρίζει ότι:

(1) έχει υποστεί οιοδήποτε σημαντικό προσωπικό τραυματισμό που συνεπάγεται μη-ικανότητα εκτέλεσης των καθηκόντων του ως μέλος πληρώματος πτήσης, ή

(2) πάσχει από ασθένεια που συνεπάγεται μη-ικανότητα εκτέλεσης των καθηκόντων του ως μέλος πληρώματος πτήσης για περίοδο 21 ημερών και άνω, ή

(3) είναι έγκυος,

ενημερώνει την Αρχή εγγράφως σχετικά με τον εν λόγω τραυματισμό ή την εγκυμοσύνη, ενώ στην περίπτωση ασθένειας, αμέσως μετά την πάροδο της περιόδου των είκοσι μία (21) ημερών. Η ισχύς του πιστοποιητικού υγείας θεωρείται ότι αναστέλλεται όταν προκληθεί τέτοιος τραυματισμός ή παρέλθει η περίοδος ασθένειας ή επιβεβαιωθεί η εγκυμοσύνη, και:

(4) σε περίπτωση τραυματισμού ή ασθένειας η αναστολή ισχύος του πιστοποιητικού υγείας αίρεται εφόσον ο κάτοχος, υποβληθεί σε ιατρικές εξετάσεις στο πλαίσιο των σχετικών διαδικασιών που προβλέπονται από την Αρχή, και κριθεί ικανός για την εκτέλεση των καθηκόντων του ως μέλος πληρώματος πτήσης, ή εφόσον η Αρχή απαλλάξει τον κάτοχο από την απαίτηση ιατρικής εξέτασης, υπό τις κατάλληλες προϋποθέσεις τις οποίες η Αρχή θεωρεί αρμόζουσες, και

(5) σε περίπτωση εγκυμοσύνης, η Αρχή δύναται να άρει την αναστολή για όσο χρονικό διάστημα και υπό εκείνες τις προϋποθέσεις τις οποίες η Αρχή θεωρεί αρμόζουσες, ενώ τερματίζει την αναστολή ισχύος του πιστοποιητικού εφόσον η κάτοχος, αφού υποβληθεί σε ιατρικές εξετάσεις στο πλαίσιο των σχετικών διαδικασιών που προβλέπονται από την Αρχή μετά την ολοκλήρωση της εγκυμοσύνης, κριθεί ικανή να αναλάβει εκ νέου τα καθήκοντά της ως μέλος πληρώματος πτήσης.

JAR-FCL 1.045

Ειδικές περιστάσεις

α) Γίνεται δεκτό ότι οι διατάξεις του παρόντος δεν καλύπτουν περιπτώσεις που δεν προβλέπονται από αυτόν. Όταν από την εφαρμογή του παρόντος ενδέχεται να προκύψουν μη προβλεπόμενα αποτελέσματα, ή όταν η ανάπτυξη νέων εννοιών εκπαίδευσης ή εξέτασης, δεν ανταποκρίνονται προς τις απαιτήσεις αυτού, ο αιτών μπορεί να ζητήσει εξαίρεση από την Αρχή. Η εξαίρεση χορηγείται μόνον εφόσον μπορεί να αποδειχθεί ότι εξασφαλίζεται ή οδηγείται σ' ένα τουλάχιστον ισοδύναμο επίπεδο ασφαλείας.

β) Οι εξαιρέσεις διακρίνονται σε μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες (πάνω από έξι (6) μήνες). Η μακροπρόθεσμη εξαίρεση χορηγείται μόνο κατόπιν συμφωνίας με την επιτροπή JAR FCL.

JAR-FCL 1.050

Αναγνώριση χρόνου πτήσης και θεωρητικών γνώσεων

(Βλέπε Προσάρτημα 1 του JAR-FCL 1.050)

α) Αναγνώριση χρόνου πτήσης

(1) Ο χρόνος πτήσης που αναγνωρίζεται για την απόκτηση πτυχίου ή ικανότητας πρέπει να έχει καλυφθεί στην ίδια κατηγορία αεροσκάφους για την οποία ζητείται το πτυχίο ή η ικανότητα, εκτός εάν καθορίζεται διαφορετικά στο παρόντα κανονισμό.

(2) Κυβερνήτης ή εκπαιδευόμενος κυβερνήτης

i) Σε περίπτωση αίτησης απόκτησης πτυχίου ή ικανότητας αναγνωρίζεται στο ακέραιο ο συνολικός χρόνος πτήσης ΜΟΝΟΣ (solo), πτήσης εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό ή πτήσης με την ιδιότητα του κυβερνήτη, προκειμένου να συμπληρωθεί ο συνολικός χρόνος πτήσης που απαιτείται για την απόκτηση πτυχίου ή ικανότητας.

ii) Ο απόφοιτος σειράς μαθημάτων ολοκληρωμένης πτητικής εκπαίδευσης χειριστής εναερίων γραμμών, μπορεί να τύχει αναγνώρισης έως και 50 ωρών χρόνου πτήσης με όργανα ως μαθητευόμενος κυβερνήτης (PIC), προκειμένου να συμπληρωθεί ο χρόνος πτήσης με την ιδιότητα του κυβερνήτη (PIC) ο οποίος απαιτείται για την έκδοση πτυχίου χειριστή εναερίων γραμμών (ATPL), πτυχίου επαγγελματία χειριστού (CPL) και ικανότητας πολυκινητήριου τύπου ή τάξης.

iii) Ο απόφοιτος σειράς μαθημάτων ολοκληρωμένης πτητικής εκπαίδευσης επαγγελματία χειριστού με ικανότητα πτήσης με όργανα (CPL/IR), μπορεί να τύχει αναγνώρισης έως και 50 ωρών χρόνου πτήσης με όργανα ως μαθητευόμενος κυβερνήτης (PIC), προκειμένου να συμπληρωθεί ο χρόνος πτήσης με την ιδιότητα του κυβερνήτη (PIC) ο οποίος απαιτείται για την έκδοση πτυχίου επαγγελματία χειριστή και ικανότητας πολυκινητήριου τύπου ή τάξης.

(3) Συγκυβερνήτης

i) Ο κάτοχος πτυχίου χειριστή, όταν ασκεί καθήκοντα συγκυβερνήτη, μπορεί να τύχει αναγνώρισης όλου του χρόνου πτήσης με την ιδιότητα του συγκυβερνήτη, προκειμένου να συμπληρωθεί ο συνολικός χρόνος πτήσης που απαιτείται για την απόκτηση πτυχίου χειριστή ανώτερου βαθμού.

ii) Ο κάτοχος πτυχίου χειριστή, όταν ασκεί καθήκοντα συγκυβερνήτη αναλαμβάνοντας τις αρμοδιότητες και εκτελώντας τα καθήκοντα του κυβερνήτη (PIC) υπό την επίβλεψη του τελευταίου, μπορεί να τύχει αναγνώρισης του εν λόγω χρόνου πτήσης στο ακέραιο, προκειμένου να συμπληρωθεί ο συνολικός χρόνος πτήσης που απαιτείται για την απόκτηση πτυχίου χειριστή ανώτερου βαθμού, υπό την προϋπόθεση ότι η μέθοδος επίβλεψης έχει συμφωνηθεί με την Αρχή.

β) Αναγνώριση θεωρητικών γνώσεων

(1) Ο κάτοχος ικανότητας πτήσης με όργανα στα ελικόπτερα (IR(H)) εξαιρείται από τις απαιτήσεις για εκπαίδευση και εξέταση στις θεωρητικές γνώσεις για ικανότητα πτήσης με όργανα στα αεροπλάνα (IR(A))

(2) Ο κάτοχος των παρακάτω πτυχίων εξαιρείται από τις απαιτήσεις για εκπαίδευση και εξέταση στις θεωρητικές γνώσεις, εξασφαλίζοντας ότι έχει συμπληρώσει τα μη κοινά πεδία εκπαίδευσης και έχει υποστεί επιτυχώς τις σχετικές εξετάσεις (βλέπε Παράρτημα 1 του JAR-FCL 1.050).

(i) Ο κάτοχος πτυχίου ελικοπτέρου για την έκδοση πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων (PPL(A))

(ii) Ο κάτοχος πτυχίου χειριστού εναέριων γραμμών ελικοπτέρων (ATPL(H)) μη περιορισμένη σε VFR για την έκδοση πτυχίου επαγγελματία χειριστού αεροπλάνων CPL(A) ή πτυχίου χειριστού εναερίων γραμμών αεροπλάνων ATPL(A)

(iii) Ο κάτοχος πτυχίου χειριστού εναέριων γραμμών ελικοπτέρων (ATPL(H)) περιορισμένη σε VFR ή πτυχίο επαγγελματία χειριστού ελικοπτέρων CPL(H) για την έκδοση πτυχίου επαγγελματία χειριστού αεροπλάνων CPL(A).

(3) Στον αιτούντα που έχει περατώσει επιτυχώς τις εξετάσεις θεωρητικών γνώσεων για απονομή πτυχίου χειριστού εναερίων γραμμών αεροπλάνων ATPL(A), του αναγνωρίζεται ότι κατέχει τις απαιτούμενες θεωρητικές γνώσεις για PPL(A), CPL(A) και IR(A).

(4) Στον αιτούντα που έχει περάσει επιτυχώς τις εξετάσεις θεωρητικών γνώσεων για CPL(A) του αναγνωρίζεται ότι κατέχει τις απαιτούμενες θεωρητικές γνώσεις για PPL(A).

JAR-FCL 1.055

Οργανισμοί εκπαίδευσης και αναγνωρισμένοι φορείς
(Βλέπε Προσάρτημα 1a και 1b &
Προσάρτημα 2 του JAR-FCL 1.055)
(Βλέπε Προσάρτημα 2 του JAR-FCL 1.125)

α) (1) Σε οργανισμούς πτητικής εκπαίδευσης (Flight Training Organizations, FTOs) που επιθυμούν να προσφέρουν εκπαιδευτικά προγράμματα με σκοπό την απόκτηση πτυχίων και σχετικών ικανοτήτων, και των οποίων η κύρια βάση της επιχειρησιακής τους δραστηριότητας εδρεύει σε Κράτος Μέλος του JAA δίδεται έγκριση από το Κράτος αυτό όταν εφαρμόζουν το JAR-FCL. Οι απαιτήσεις σχετικά με την έγκριση οργανισμών πτητικής εκπαίδευσης (FTO's) αναφέρονται στο Προσάρτημα 1a του JAR-FCL 1.055. Μέρος αυτής της εκπαίδευσης είναι δυνατόν να γίνει εκτός Κράτους Μέλους του JAA (Βλέπε Προσάρτημα 1β του JAR-FCL 1.055).

(2) Διατηρείται κενό

(β) (1) Σε Εκπαιδευτικούς Οργανισμούς Ικανότητας Τύπου (Type Rating Training Organizations, TRTOs) που εδρεύουν σε Κράτος Μέλος του JAA και που επιθυμούν να προσφέρουν εκπαιδευτικά προγράμματα με σκοπό απόκτησης ικανότητας σε τύπου δίδεται έγκριση όταν εφαρμόζουν το JAR-FCL και η έγκριση δίνεται από αυτό το Κράτος Μέλος. Οι απαιτήσεις σχετικά με την έγκριση των TRTOs αναφέρονται στο Προσάρτημα 2 του JAR-FCL 1.055.

(2) Οι TRTOs οι οποίοι εδρεύουν εκτός Κράτους Μέλους του JAA η έγκριση δίνεται, όταν εφαρμόζουν το JAR-FCL, από το Κράτος το οποίο λαμβάνει την αίτηση. Οι απαιτήσεις σχετικά με την έγκριση των TRTOs αναφέρονται στο Προσάρτημα 2 του JAR-FCL 1.055.

γ) Οι φορείς που επιθυμούν να παρέχουν εκπαιδευτικά προγράμματα μόνο για την απόκτηση πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροσκαφών (Private Pilot License PPL) οι οποίοι εδρεύουν σε χώρα Μέλους του JAA, υποβάλλουν σχετική αίτηση στην Αρχή (βλέπε JAR-FCL 1.125).

δ) Οι οργανισμοί πτητικής εκπαίδευσης (FTOs) που εξειδικεύονται στη θεωρητική εκπαίδευση και εδρεύουν σε Κράτος Μέλος του JAA εγκρίνονται από την Αρχή ως προς εκείνα τα μέρη του Προσαρτήματος 1 της JAR-FCL 1.055 που σχετίζονται με τα εξειδικευμένα εκπαιδευτικά προγράμματα που παρέχουν οι εν λόγω οργανισμοί.

JAR-FCL 1.060

Περιορισμός των δικαιωμάτων των κατόχων πτυχίων
ηλικίας 60 ετών και άνω

α) Ηλικία 60-64 ετών. Ο κάτοχος πτυχίου χειριστή ο οποίος έχει συμπληρώσει το εξηκοστό έτος της ηλικίας του, δεν εκτελεί καθήκοντα χειριστή αεροπλάνου στο πλαίσιο εμπορικών αεροπορικών μεταφορών, εκτός εάν:

(1) ασκεί καθήκοντα μέλους πληρώματος πλειόνων χειριστών, και

(2) επιπλέον είναι ο μόνος χειριστής του πληρώματος πτήσης, ο οποίος έχει συμπληρώσει το εξηκοστό έτος της ηλικίας του.

β) Ηλικία 65 ετών. Ο κάτοχος πτυχίου χειριστή ο οποίος έχει συμπληρώσει το εξηκοστό πέμπτο έτος της ηλικίας του δεν εκτελεί καθήκοντα χειριστή αεροπλάνου στο πλαίσιο εμπορικών αεροπορικών μεταφορών.

(CZ) JAR-FCL 1.060

Περιορισμός των δικαιωμάτων των κατόχων πτυχίων
ηλικίας 60 ετών και άνω (Δημοκρατία της Τσεχίας).

Ο κάτοχος πτυχίου χειριστή ο οποίος έχει συμπληρώσει το εξηκοστό δεύτερο (62) έτος της ηλικίας του δεν εκτελεί καθήκοντα χειριστή αεροπλάνου στο πλαίσιο εμπορικών αεροπορικών μεταφορών.

(F) JAR-FCL 1.060

Περιορισμός των δικαιωμάτων των κατόχων πτυχίων
ηλικίας 60 ετών και άνω (Γαλλία).

Ο κάτοχος πτυχίου χειριστή ο οποίος έχει συμπληρώσει το εξηκοστό (60) έτος της ηλικίας του δεν εκτελεί καθήκοντα χειριστή αεροπλάνου στο πλαίσιο εμπορικών αεροπορικών μεταφορών.

JAR-FCL 1.065

Κράτος έκδοσης του πτυχίου
(Βλέπε JAR-FCL 1.010(γ))

α) Ο αιτών αποδεικνύει την ικανοποιητική εκπλήρωση του συνόλου των απαιτήσεων σχετικά με την έκδοση πτυχίου προς την Αρχή του Κράτους υπό την ευθύνη της οποίας διεξήχθη η εκπαίδευση και οι εξετάσεις για την απόκτηση του εν λόγω πτυχίου. Μετά την έκδοση του πτυχίου, το εν λόγω Κράτος αναφέρεται πλέον ως το "Κράτος έκδοσης του πτυχίου" (βλέπε JAR-FCL 1.010(γ)).

β) Η απόκτηση επιπλέον ικανοτήτων είναι δυνατή με βάση τις απαιτήσεις των JAR-FCL σε οιοδήποτε Κράτος Μέλος του JAA, ενώ το Κράτος έκδοσης του πτυχίου καταχωρεί τις εν λόγω ικανότητες.

γ) Προς διευκόλυνση των διατυπώσεων διοικητικού χαρακτήρα, π.χ. της επανεπικύρωσης, ο κάτοχος πτυχίου μπορεί σε μεταγενέστερο χρόνο να μεταφέρει το πτυχίο που έχει εκδοθεί από το Κράτος έκδοσης του πτυχίου σε άλλο Κράτος Μέλος του JAA, υπό την προϋπόθεση ότι αποδεικνύεται απασχόληση ή συνήθης διαμονή στο Κράτος αυτό (βλέπε JAR-FCL 1.070). Στην περίπτωση αυτή το εν λόγω Κράτος καθίσταται το Κράτος έκδοσης του πτυχίου και αναλαμβάνει την ευθύνη για την έκδοση αυτού, όπως αναφέρεται στην ανωτέρω υποπαράγραφο (α).

δ) Ο αιτών είναι σε κάθε περίπτωση κάτοχος μόνο ενός JAR-FCL πτυχίου σε αεροπλάνο.

JAR-FCL 1.070

Συνήθης διαμονή

Ως συνήθης διαμονή νοείται ο τόπος στον οποίο διαμένει συνήθως ένα πρόσωπο για τουλάχιστον 185 ημέρες κάθε ημερολογιακού έτους λόγω προσωπικών και επαγγελματικών δεσμών ή, στην περίπτωση προσώπου που δεν διαθέτει επαγγελματικούς δεσμούς, λόγω προσωπικών δεσμών που αποδεικνύουν στενές σχέσεις μεταξύ του εν λόγω προσώπου και του τόπου όπου αυτό διαμένει.

JAR-FCL 1.075

Μορφή και προδιαγραφές των πτυχίων χειριστών
(Βλέπε Προσάρτημα 1 του JAR-FCL 1.075)

Το πτυχίο χειριστών που εκδίδεται από Κράτος Μέλος του JAA σύμφωνα με το JAR-FCL πρέπει να ανταποκρίνεται στις ακόλουθες προδιαγραφές.

α) Περιεχόμενο. Ο εμφανιζόμενος αριθμός θέματος τυπώνεται πάντοτε σε αντιστοιχία προς την επικεφαλίδα του θέ-

ματος. Η τυποποιημένη μορφή πτυχίου JAA παρατίθεται στο Προσάρτημα 1 του JAR-FCL 1.075. Τα θέματα I έως XI αποτελούν τα "μόνιμα" θέματα, ενώ τα θέματα XII έως XIV αποτελούν τα "μεταβαλλόμενα" θέματα, τα οποία μπορούν να παρατίθενται σε χωριστό ή αποσπώμενο τμήμα του βασικού εντύπου. Πρέπει να προκύπτει σαφώς ότι οιοδήποτε χωριστό ή αποσπώμενο τμήμα αποτελεί μέρος του πτυχίου.

(1) Μόνιμα θέματα

I) Κράτος έκδοσης του πτυχίου.

II) Τίτλος πτυχίου.

III) Αύξων αριθμός, ο οποίος αρχίζει με τον ταχυδρομικό κώδικα του Κράτους έκδοσης και συνοδεύεται από κώδικα αριθμών και/ή γραμμάτων που περιέχει Αραβικούς αριθμούς και Λατινικά ψηφία.

IV) Όνομα κατόχου (με Λατινικούς χαρακτήρες, εφόσον η γραφή της εθνικής γλώσσας είναι διαφορετική από τη Λατινική).

V) Διεύθυνση κατόχου.

VI) Εθνικότητα κατόχου.

vii) Υπογραφή του κατόχου.

VIII) Αρχή και, εφόσον απαιτείται, όροι με βάση τους οποίους εκδόθηκε το πτυχίο.

IX) Πιστοποίηση ισχύος και εξουσιοδότηση σχετικά με τα δικαιώματα που χορηγούνται.

X) Υπογραφή του υπαλλήλου που εκδίδει το πτυχίο και ημερομηνία έκδοσης.

XI) Σφραγίδα της Αρχής.

(2) Μεταβαλλόμενα θέματα

XII) Ικανότητες - τάξης, τύπου, εκπαιδευτή, κ.λπ., συνοδευόμενες από τις ημερομηνίες λήξης ισχύος. Τα δικαιώματα σχετικά με τη ραδιοτηλεφωνία (R/T) μπορούν να παρατίθενται στο έντυπο του πτυχίου ή σε χωριστό πιστοποιητικό.

XIII) Παρατηρήσεις - π.χ. ειδικές καταχωρίσεις που σχετίζονται με περιορισμούς και καταχωρήσεις για δικαιώματα.

xiv) Κάθε άλλο στοιχείο που απαιτείται από την Αρχή.

β) Υλικό. Το χαρτί ή άλλο χρησιμοποιούμενο υλικό δεν πρέπει να επιτρέπει ή να καθιστά ευκόλως εμφανείς ενδεχόμενες αλλοιώσεις ή διαγραφές. Κάθε καταχώριση ή διαγραφή στο έντυπο εγκρίνεται ρητώς από την Αρχή.

γ) Χρώμα. Χρησιμοποιείται λευκό υλικό για τα πτυχία χειριστών που εκδίδονται σύμφωνα με τις JAR-FCL.

δ) Γλώσσα. Τα πτυχία συντάσσονται στην εθνική γλώσσα και στην αγγλική, καθώς και σε όποιες άλλες γλώσσες η Αρχή κρίνει απαραίτητες.

JAR-FCL 1.080

Καταγραφή του χρόνου πτήσης
(Βλέπε IEM FCL 1.080)

α) Λεπτομέρειες όλων των πτήσεων στις οποίες συμμετείχε ως χειριστής ο αιτών την έκδοση πτυχίου πρέπει να φυλάσσονται σε αξιόπιστο αρχείο σε μορφή ημερολογίου πτήσεων αποδεκτό από την Αρχή (βλέπε IEM FCL 1.080). Λεπτομέρειες όλων των πτήσεων οι οποίες εκτελούνται με βάση το JAR-OPS 1 και στις οποίες συμμετείχε ως χειριστής μπορεί να καταγράφονται σε αποδεκτή μηχανογραφημένη μορφή διατηρούμενη από τον αερομεταφορέα. Σε αυτή την περίπτωση ο αερομεταφορέας καταγράφει όλες τις πτήσεις στις οποίες έλαβε μέρος ο χειριστής, περιλαμβανόμενων των πτήσεων εκπαιδεύσεως διαφορών και εξοικείωσης, διατιθέμενες στο ενδιαφερόμενο μέλος πληρώματος πτήσης κατόπιν αιτήσεως του.

β) Τα αρχεία πρέπει να περιέχουν τις παρακάτω πληροφορίες:

(1) Προσωπικές λεπτομέρειες:

Όνομα και διεύθυνση του κατόχου

(2) Για κάθε πτήση:

i) Όνομα Κυβερνήτη (PIC)

ii) Ημερομηνία (ημέρα, μήνα, έτος) της πτήσης

iii) Τόπος και ώρα αναχώρησης και άφιξης (οι ώρες (UTC) είναι ώρες συνολικής πτήσης (block time))

iv) Τύπος (κατασκευαστής αεροπλάνου, μοντέλο και παραλλαγή) και αριθμός νηολογίου του αεροπλάνου

v) SE (Μονοκινητήριο), ME (Πολυκινητήριο)

vi) Συνολικός χρόνος της πτήσης

vii) Συγκεντρωτικός συνολικός χρόνος πτήσης

(3) Για κάθε περίοδο εκπαίδευσης σε εξομοιωτή πτήσης ή σε εκπαιδευτές πτήσης και διαδικασιών αεροναυτιλίας (Flight and Navigation Procedures Trainers - FNPT):

i) Τύπος και αριθμός πιστοποίησης της εκπαιδευτικής συσκευής

ii) Εκπαίδευση σε Συνθετική Εκπαιδευτική Συσκευή (Synthetic training device instruction)

iii) Ημερομηνία(ημέρα/μήνας/έτος)

iv) Συνολικός χρόνος περιόδου εκπαίδευσης

v) Συγκεντρωτικός συνολικός χρόνος εκπαίδευσης

(4) Καθήκοντα χειριστού:

i) Κυβερνήτη (PIC) (συμπεριλαμβανόμενων των πτήσεων που πετούσε Μόνος(Solo), Μαθητευόμενος Κυβερνήτης (SPIC), Κυβερνήτης υπό επίβλεψη (PICUS))

ii) Συγκυβερνήτης

iii) Χειριστής Διπλών χειριστηρίων (Dual)

iv) Εκπαιδευτής πτήσης ή Εξεταστής πτήσης

v) Εξασφαλίζεται μία στήλη παρατηρήσεων όπου παρέχονται λεπτομέρειες για ειδικά καθήκοντα π.χ. SPIC, PICUS, χρόνος πτήσης δια οργάνων*.

(*) Ένας χειριστής μπορεί να καταχωρεί σαν χρόνο πτήσης δια οργάνων, τον χρόνο κατά τον οποίο η διακυβέρνηση του αεροσκάφους εκτελείται μόνο με αναφορά στα όργανα, υπό συνθήκες πτήσης δια οργάνων πραγματικές ή εξομοιωμένες.

(5) Πτητικές συνθήκες:

i) Νύχτα

ii) IFR

γ) Καταχώρηση ωρών

(1) Ώρες πτήσης ως Κυβερνήτης (PIC)

i) Ο κάτοχος πτυχίου μπορεί να καταχωρεί σαν ώρες Κυβερνήτη (PIC) όλο το χρόνο πτήσης κατά τον οποίο αυτός είναι ο Κυβερνήτης (PIC)

ii) Αιτών για ή ο κάτοχος πτυχίου χειριστού μπορεί να καταχωρεί σαν ώρες Κυβερνήτη (PIC) όλο το χρόνο πτήσης μόνος (Solo) και τον χρόνο πτήσης σαν εκπαιδευόμενος κυβερνήτης (SPIC) εξασφαλίζοντας ότι αυτός χρόνος επικυρώνεται από τον εκπαιδευτή.

iii) Ο κάτοχος ικανότητας εκπαιδευτού μπορεί να καταχωρεί σαν ώρες Κυβερνήτη (PIC) όλο το χρόνο πτήσης κατά τον οποίο δρα σαν εκπαιδευτής στο αεροπλάνο.

iv) Ο κάτοχος εξουσιοδότησης εξεταστού μπορεί να καταχωρεί σαν ώρες Κυβερνήτη (PIC) όλο το χρόνο πτήσης κατά τον οποίο καταλαμβάνει θέση χειριστού και δρα σαν εξεταστής στο αεροπλάνο.

v) Ένας Συγκυβερνήτης, ο οποίος ενεργεί ως Κυβερνήτης υπό την επίβλεψη (PICUS) του Κυβερνήτη (PIC) σε αεροπλάνο όπου σύμφωνα με το πιστοποιητικό τύπου του αεροπλάνου ή όπως απαιτείται από το JAR-OPS χρειάζονται περισσότεροι από ένας χειριστές, μπορεί να καταχωρεί αυτό τον χρόνο ως ώρες Κυβερνήτη (PIC), εφόσον ο χρόνος ως Κυβερνήτης υπό επίβλεψη (βλέπε (γ)(5)) επικυρώνεται από τον Κυβερνήτη.

vi) Εάν ο κάτοχος πτυχίου εκτελέσει έναν αριθμό πτήσεων μέσα σε μία μέρα, επιστρέφοντας σε κάθε περίπτωση στον ίδια χώρο αναχώρησης και τα χρονικά διαστήματα μεταξύ

διαδοχικών πτήσεων δεν ξεπερνούν τα τριάντα λεπτά, αυτή η διαδοχική σειρά των πτήσεων μπορεί να καταχωρηθεί σαν μία.

(2) Ώρες πτήσης Συγκυβερνήτη

Ο κάτοχος πτυχίου χειριστού ο οποίος καταλαμβάνει μία θέση χειριστού ως Συγκυβερνήτης μπορεί να καταχωρεί αυτό τον χρόνο σαν ώρες Συγκυβερνήτη σε ένα αεροπλάνο στο οποίο απαιτούνται περισσότεροι από ένας χειριστές σύμφωνα με το πιστοποιητικό τύπου του αεροπλάνου ή με βάση τους κανονισμούς υπό τους οποίους εκτελείται η πτήση.

(3) Ώρες πτήσης ως αντικαταστάτης Συγκυβερνήτη ταξιδίου (Cruise relief Co-pilot)

Ένας αντικαταστάτης Συγκυβερνήτη ταξιδίου μπορεί να καταχωρεί όλο τον χρόνο ως ώρες Συγκυβερνήτη όταν καταλαμβάνει μία θέση χειριστού.

(4) Χρόνος εκπαίδευσης

Μία συνολική καταχώρηση όλων των ωρών εκπαιδευτικών πτήσεων ή πτήσεων εκπαίδευσης με όργανα ή ωρών εκπαίδευσης με όργανα στο έδαφος, που αφορούν έναν αιτούντα για απόκτηση πτυχίου ή ικανότητας, πρέπει να πιστοποιείται από εκπαιδευτή που κατέχει κατάλληλη ικανότητα ή/και σχετική εξουσιοδότηση, υπό την επίβλεψη του οποίου έχουν πραγματοποιηθεί οι προαναφερόμενες εκπαιδεύσεις.

(5) PICUS (Κυβερνήτης υπό επίβλεψη)

Εξασφαλίζοντας ότι η μέθοδος επίβλεψης είναι αποδεκτή στην Αρχή, ένας Συγκυβερνήτης μπορεί να καταχωρεί σαν ώρες πτήσης Κυβερνήτη (PIC) πετώντας σαν PICUS, όταν έχει εκτελέσει όλα τα καθήκοντα και τις ενέργειες του Κυβερνήτη αυτής της πτήσης, έτσι ώστε να μην απαιτηθεί η μεσολάβηση του Κυβερνήτη για λόγου ασφάλειας της πτήσης.

δ) Παρουσίαση του αρχείου ωρών πτήσης

(1) Ο κάτοχος ενός πτυχίου ή ένας μαθητευόμενος χειριστής πρέπει χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση να παρουσιάζει το αρχείο των ωρών πτήσης του για έλεγχο όταν ζητηθεί από εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο της Αρχής.

(2) Ένας μαθητευόμενος χειριστής πρέπει να έχει μαζί του το ημερολόγιο πτήσεων με το αρχείο των ωρών πτήσεων σε όλες τις πτήσεις αεροναυτιλιακού ταξιδίου ΜΟΝΟΣ (solo cross-country flights) σαν απόδειξη της απαιτούμενης από τον εκπαιδευτή εξουσιοδότησης.

Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.005

Ελάχιστες απαιτήσεις για την έκδοση πτυχίου/εξουσιοδότησης JAR-FCL με βάση εθνικό πτυχίο/εξουσιοδότηση που έχει εκδοθεί σε Κράτος Μέλος του JAA.

(Βλέπε JAR-FCL 1.005(β)(3))
(Βλέπε AMC FCL 1.005 και 1.015)
(Βλέπε AMC FCL 1.125)

1. Πτυχία χειριστών

Πτυχίο χειριστή που εκδίδεται από Κράτος Μέλος του JAA σύμφωνα με τις εθνικές απαιτήσεις του εν λόγω κράτους μπορεί, υπό όρους, να αντικαθίσταται από πτυχίο JAR-FCL. Για την αντικατάσταση των εν λόγω πτυχίων, ο κάτοχος πρέπει να:

α) Εκπληρώσει, υπό μορφή περιοδικού ελέγχου ικανότητας (proficiency check) τις απαιτήσεις του JAR-FCL 1.245 για την επανεπικύρωση της ικανότητας τύπου ή τάξης, αναλόγως των δικαιωμάτων των απορρεόντων από το κατεχόμενο πτυχίο,

β) αποδείξει σε ικανοποιητικό για την Αρχή βαθμό, ότι έχει αποκτήσει τις σχετικές γνώσεις που αφορούν τα αντίστοιχα μέρη των JAR-OPS και των JAR-FCL (βλέπε AMC FCL 1.005 και 1.015),

γ) αποδείξει γνώση της αγγλικής σύμφωνα με το JAR-FCL 1.200 εφόσον έχει δικαιώματα για πτήση με όργανα,

δ) συμμορφωθεί προς τις απαιτήσεις πείρας, καθώς και οιεσδήποτε επιπλέον απαιτήσεις, όπως αναφέρονται στον πίνακα, κατωτέρω:

Εθνικό πτυχίο	Σύνολο πτητικής πείρας	Περαιτέρω απαιτήσεις του JAA	Αντικατάσταση με πτυχίο JAR-FCL και όροι (*όπου έχει εφαρμογή*)	Άρση όρων	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
Πτυχίο χειριστή εναερίων γραμμών-αεροπλάνου (ATPL-A)	άνω των 1500 ωρών ως κυβερνήτης σε αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών	Καμία	Πτυχίο χειριστή εναερίων γραμμών - αεροπλάνου (ATPL-A)	Δεν έχει εφαρμογή	α)
Πτυχίο χειριστή εναερίων γραμμών-αεροπλάνου (ATPL-A)	άνω των 1500 ωρών σε αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών	Καμία	όπως στο (γ)(4)	όπως στο (γ)(5)	β)
Πτυχίο χειριστή εναερίων γραμμών-αεροπλάνου (ATPL-A)	άνω των 500 ωρών σε αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών	Απόδειξη προς την Αρχή των γνώσεων σχετικά με το σχεδιασμό πτήσης και επιδόσεων βάσει των όσων ορίζει η AMC FCL 1.470(α)	Πτυχίο χειριστή εναερίων γραμμών - αεροπλάνου (ATPL-A), με ικανότητα τύπου που περιορίζεται σε δικαιώματα συγκυβερνήτη	Απόδειξη ικανότητας σχετικά με την εκτέλεση καθηκόντων κυβερνήτη, όπως απαιτείται από το παρόν, Προσάρτημα 2 στην JAR-FCL 1.240	γ)
Πτυχίο επαγγελματία χειριστή με ικανότητα πτήσης με όργανα (CPL/IR) και επιτυχής εξέταση στη θεωρία σχετικά με το πτυχίο χειριστή εναερίων γραμμών (ATPL) του ICAO στο Κράτος Μέλος του JAA που έχει εκδώσει το πτυχίο	άνω των 500 ωρών σε αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών	i) Απόδειξη προς την Αρχή των γνώσεων σχετικά με το σχεδιασμό πτήσης και επιδόσεις βάσει των όσων ορίζει η AMC FCL 1.470 ii) Συμμόρφωση προς τις λοιπές απαιτήσεις του JAR-FCL 1.250(α)(1) και(α)(2)	Πτυχίο επαγγελματία χειριστή με ικανότητα πτήσης με όργανα (CPL/IR) συνοδευόμενη από αναγνώριση της θεωρίας που απαιτεί το πτυχίο χειριστή εναερίων γραμμών (ATPL) JAR-FCL	Δεν έχει εφαρμογή	δ)

Εθνικό πτυχίο	Σύνολο πτητικής πείρας	Περαιτέρω απαιτήσεις του JAA	Αντικατάσταση με πτυχίο JAR-FCL και όροι *(όπου έχει εφαρμογή)*	Άρση όρων	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
Πτυχίο επαγγελματία χειριστή με ικανότητα πτήσης με όργανα-αεροπλάνου (CPL/IR-A)	άνω των 500 ωρών σε αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών	i) Επιτυχής εξέταση στις γνώσεις που απαιτεί το πτυχίο χειριστή εναερίων γραμμών -αεροπλάνου (ATPL-A) των JAR-FCL στο Κράτος Μέλος του JAA που έχει εκδώσει το πτυχίο* (βλέπε κείμενο κάτω από τον • • • • • • • • ii) Συμμόρφωση προς τις λοιπές απαιτήσεις του JAR-FCL 1.250(α)(1) και (α)(2)	Πτυχίο επαγγελματία χειριστή με ικανότητα πτήσης με όργανα (CPL/IR) συνοδευόμενη από αναγνώριση της θεωρίας που απαιτεί το πτυχίο χειριστή εναερίων γραμμών (ATPL) JAR-FCL	Δεν έχει εφαρμογή	ε)
Πτυχίο επαγγελματία χειριστή με ικανότητα πτήσης με όργανα-αεροπλάνου (CPL/IR-A)	άνω των 500 ωρών ως κυβερνήτης (PIC) σε αεροπλάνα ενός χειριστή	Καμία	Πτυχίο επαγγελματία χειριστή με ικανότητα πτήσης με όργανα (CPL/IR) με ικανότητα τύπου/τάξεως περιοριζόμενη σε αεροπλάνα ενός χειριστή		στ)
Πτυχίο επαγγελματία χειριστή με ικανότητα πτήσης με όργανα-αεροπλάνου (CPL/IR-A)	κάτω των 500 ωρών ως κυβερνήτης (PIC) σε αεροπλάνα ενός χειριστή	Απόδειξη προς την Αρχή των γνώσεων σχετικά με το σχεδιασμό πτήσης και επιδόσεις βάσει των όσων ορίζει η AMC FCL 1.470(β) και (γ).	όπως στο σημείο (4)(στ)	Απόκτηση ικανότητας τύπου για αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών, βάσει των όσων ορίζει το JAR-FCL 1.240	ζ)
Πτυχίο επαγγελματία χειριστή –αεροπλάνου (CPL/A)	άνω των 500 ωρών κυβερνήτης σε αεροπλάνα ενός χειριστή	Πιστοποίηση νύκτας, εάν έχει εφαρμογή	Πτυχίο επαγγελματία χειριστή (CPL) με ικανότητα τύπου/τάξεως η οποία περιορίζεται σε αεροπλάνα ενός χειριστή		η)
Πτυχίο επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου (CPL/A)	κάτω των 500 ωρών ως κυβερνήτης σε αεροπλάνα ενός χειριστή	i) Πιστοποίηση νύκτας, εάν έχει εφαρμογή ii) Απόδειξη προς την Αρχή των γνώσεων σχετικά με το σχεδιασμό πτήσης και επιδόσεις βάσει των όσων ορίζει η AMC FCL 1.470(b)	όπως στο σημείο 4)(η)		ι)
Πτυχίο χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων με ικανότητα πτήσης με όργανα (PPL/IR(A))	75 ώρες σύμφωνα με το IFR	Πιστοποίηση νύκτας αν το προνόμιο της νυκτερινή πτήση δεν περιέχονται στην ικανότητα με όργανα.	PPL/IR(A) (Η ικανότατα με όργανα περιορίζεται στο πτυχίο χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων)	Απόδειξη προς την Αρχή των γνώσεων σχετικά με το σχεδιασμό πτήσης και επιδόσεις βάσει των όσων ορίζει η AMC FCL 1.470(c)	ια)
Πτυχίο χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων (PPL)	75 ώρες σε αεροπλάνο	Απόδειξη της χρήσης των ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων	Πτυχίο χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων (PPL(A))		ιβ)

* Για τους κατόχους πτυχίου επαγγελματία χειριστή (CPL), οι οποίοι ήδη διαθέτουν ικανότητα τύπου για αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών, δεν απαιτείται επιτυχής συμμετοχή σε εξετάσεις θεωρητικών γνώσεων για την απόκτηση πτυχίου χειριστή εναερίων γραμμών (ATPL), για όσο χρονικό διάστημα εξακολουθούν να χειρίζονται τον ίδιο τύπο αεροπλάνου, χωρίς ωστόσο να απαλλάσσονται από τη θεωρία του πτυχίου χειριστή εναερίων γραμμών (ATPL) για την απόκτηση πτυχίου JAR-FCL. Εάν επιθυμούν άλλη ικανότητα τύπου για διαφορετικό αεροπλάνο πολλαπλών χειριστών, πρέπει να συμμορφώνονται προς τη στήλη 3, γραμμή ε) (i) του πίνακα, ανωτέρω.

2. Ικανότατα εκπαιδευτή

Εθνική ικανότητα, εξουσιοδότηση ή δικαιώματα	Πείρα	Περαιτέρω απαιτήσεις του JAA	Αντικατάσταση ικανότητας JAA
(1)	(2)	(3)	(4)
Εκπαιδευτής πτήσεων (αεροπλάνου) FI(A) /Εκπαιδευτής ικανότητας πτήσης με όργανα (αεροπλάνου) IRI(A) /Εκπαιδευτής ικανότητας τύπου (αεροπλάνου) TRI(A)/ Εκπαιδευτής ικανότητας τάξεως(αεροπλάνου) CRI(A)	Ως απαιτείται σύμφωνα με το JAR-FCL 1 (αεροπλάνα) για τη σχετική ικανότητα	Απόδειξη προς την Αρχή της γνώσης των αντίστοιχων μερών του JAR-FCL 1 (αεροπλάνα) και του JAR-OPS, όπως αναφέρονται στις AMC FCL 1.005 & 1.015	Εκπαιδευτής πτήσεων (αεροπλάνου) FI(A) / Εκπαιδευτής ικανότητας πτήσης με όργανα (αεροπλάνου) IRI(A) / Εκπαιδευτής ικανότητας τύπου (αεροπλάνου) TRI(A)/Εκπαιδευτής ικανότητας τάξεως (αεροπλάνου) CRI(A)

3. Εξουσιοδότηση εκπαιδευτή συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης (SFI)

Η εξουσιοδότηση εκπαιδευτή συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης, η οποία εκδίδεται από Κράτος Μέλος του JAA σύμφωνα με τις εθνικές απαιτήσεις του εν λόγω Κράτους, μπορεί να αντικατασταθεί από εξουσιοδότηση JAR-FCL, υπό την προϋπόθεση ότι ο κάτοχος συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις πείρας, καθώς και ενδεχόμενες πρόσθετες απαιτήσεις οι οποίες ορίζονται στον πίνακα, κατωτέρω:

Εθνική εξουσιοδότηση	Πείρα	Περαιτέρω απαιτήσεις του JAA	Αντικατάσταση εξουσιοδότησης JAA
(1)	(2)	(3)	(4)
Εκπαιδευτής συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης αεροπλάνα (SFI(A))	Άνω των 1500 ωρών ως χειριστής αεροπλάνων πολλαπλών χειριστών ή πείρα 3 ετών ως εκπαιδευτής συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης (σε αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών)	(i) κατοχή τώρα, ή στο παρελθόν, πτυχίου επαγγελματία χειριστή, το οποίο εκδόθηκε από Κράτος Μέλος του JAA, ή πτυχίου το οποίο δεν έχει εκδοθεί σύμφωνα με τις JAR-FCL αλλά είναι αποδεκτή από την Αρχή· (ii) ολοκλήρωση της εκπαίδευσης σε εξομοιωτή του αντίστοιχου κύκλου μαθημάτων ικανότητας τύπου, συμπεριλαμβανομένης της συνεργασίας πολλαπλού πληρώματος.	Εκπαιδευτής συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης αεροπλάνα (SFI(A))
Εκπαιδευτής συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης αεροπλάνα (SFI(A))	3 χρόνια πρόσφατη εμπειρία ως εκπαιδευτής συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης (SFI) αποδεκτή στην Αρχή	Έχει συμπληρώσει την ύλη εξομοιωτού πτήσης στην αιτούμενη σειρά μαθημάτων ικανότητας τύπου συμπεριλαμβανομένου του MCC	Εκπαιδευτής συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης αεροπλάνα (SFI(A))

Η παρούσα εξουσιοδότηση ισχύει για μέγιστη περίοδο ισχύος 3 ετών.
Η περαιτέρω ανανέωση της εξουσιοδότησης υπόκειται στη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που αναφέρονται στο JAR-FCL 1.415.

4. Εκπαιδευτές συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης (SFI)

Εθνική εξουσιοδότηση	Πείρα	Αντικατάσταση εξουσιοδότησης JAA
(1)	(2)	(4)
Εκπαιδευτές σε συσκευές πτητικής εκπαίδευσης (Flight Training Device FTD) και/ή σε συσκευές εκπαίδευσης διαδικασιών αεροναυτιλίας και πτήσης τύπου I (Flight and Navigation Procedure Trainer Type I, FNPT I)	3 χρόνια πρόσφατη εμπειρία ως εκπαιδευτές σε FTD και/ή σε FNPT I αποδεκτή στην Αρχή	Εκπαιδευτές σε FTD και/ή FNPT I

Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.015

Ελάχιστες απαιτήσεις για την αναγνώριση πτυχίων χειριστή που έχουν εκδοθεί από μη κράτη μέλη του JAA.

(Βλέπε JAR-FCL 1.015)
(Βλέπε AMC FCL 1.005 και 1.015)

1. Οι ελάχιστες απαιτήσεις για την αναγνώριση από Κράτος Μέλος του JAA πτυχίων χειριστή, οι οποίες έχουν εκδοθεί από Κράτος μη Μέλος του JAA, καθορίζονται κατωτέρω.

Πτυχία χειριστή για δημόσιες αερομεταφορές και άλλες επαγγελματικές δραστηριότητες

2. Πτυχίο χειριστή που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το Παράρτημα 1 του ICAO από Κράτος μη Μέλος του JAA μπορεί, υπό όρους, να επικυρωθεί από Κράτος Μέλος του JAA, προκειμένου να επιτραπεί στον εν λόγω χειριστή η εκτέλεση πτήσεων (εκτός των πτήσεων με την ιδιότητα του εκπαιδευτή) με αεροπλάνα τα οποία είναι νηολογημένα στο εν λόγω Κράτος Μέλος του JAA. Για την αναγνώριση των εν λόγω πτυχίων, ο κάτοχος πρέπει:

α) να εκπληρώσει, υπό μορφή περιοδικού ελέγχου ικανότητας (proficiency check), τις απαιτήσεις της JAR-FCL 1.245 για την επανεπικύρωση της ικανότητας τύπου ή τάξεως αναλόγως με τα δικαιώματα που απορρέουν από το πτυχίο του οποίου είναι κάτοχος·

β) να αποδείξει σε ικανοποιητικό για την Αρχή βαθμό, ότι έχει αποκτήσει τις σχετικές γνώσεις που αφορούν τα αντίστοιχα μέρη του JAR-OPS και του JAR-FCL (βλέπε AMC FCL 1.005 και 1.015)·

γ) να αποδείξει γνώση της αγγλικής σύμφωνα με το JAR-FCL 1.200

δ) να είναι κάτοχος πιστοποιητικού υγείας JAR-FCL Τάξης Α' σε ισχύ·

ε) να συμμορφωθεί προς κάθε πρόσθετη απαίτηση που έχει δημοσιευθεί και την οποία το Κράτος Μέλος του JAA θεωρεί απαραίτητη, και

στ) να συμμορφωθεί προς τις απαιτήσεις πείρας, οι οποίες αναφέρονται στη στήλη 2 του πίνακα που ακολουθεί, αναφορικά με τους όρους αναγνώρισης που καθορίζονται στη στήλη 3:

Κατεχόμενο πτυχίο	Συνολική πείρα υπολογιζόμενη σε ώρες πτήσης	Όροι επικύρωσης	
(1)	(2)	(3)	
Πτυχίο χειριστή εναερίων γραμμών (αεροπλάνου) ATPL(A)	άνω των 1500 ωρών ως κυβερνήτης (PIC) σε αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών	Εμπορική αεροπορική μεταφορά σε αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών ως κυβερνήτης	α)
Πτυχίο χειριστή εναερίων γραμμών (αεροπλάνου) ATPL(A) ή πτυχίο επαγγελματία χειριστή (αεροπλάνου) με ικανότητα πτήσης με όργανα CPL(A)/IR*	άνω των 1500 ωρών ως κυβερνήτης (PIC) ή ως συγκυβερνήτης σε αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών, σύμφωνα με τις απαιτήσεις πτητικής λειτουργίας	Εμπορική αεροπορική μεταφορά σε αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών ως συγκυβερνήτης σύμφωνα με τις JAR-OPS	β)
Πτυχίο επαγγελματία χειριστή (αεροπλάνου) με ικανότητα πτήσης με όργανα CPL(A)/IR	άνω των 1000 ωρών ως κυβερνήτης σε Δημόσιες αερομεταφορές μετά την απόκτηση ικανότητας πτήσης με όργανα	Εμπορική αεροπορική μεταφορά σε αεροπλάνα ενός χειριστή ως κυβερνήτης	γ)
Πτυχίο επαγγελματία χειριστή (αεροπλάνου) με ικανότητα πτήσης με όργανα CPL(A)/IR	άνω των 1000 ωρών ως κυβερνήτης ή ως συγκυβερνήτης σε αεροπλάνα ενός χειριστή σύμφωνα με τις απαιτήσεις πτητικής λειτουργίας	Εμπορική αερομεταφορά σε αεροπλάνα ενός χειριστή ως συγκυβερνήτης σύμφωνα με τις JAR-OPS	δ)
Πτυχίο επαγγελματία χειριστή (αεροπλάνου) CPL(A)	άνω των 700 ωρών σε αεροπλάνα διαφορετικά από TMGs, συμπεριλαμβανομένων 200 ωρών με την ιδιότητα για την οποία ζητείται η αναγνώριση, και 50 ωρών με την ίδια ιδιότητα κατά τη διάρκεια των τελευταίων 12 μηνών	Δραστηριότητες σε αεροπλάνα διαφορετικά από εκείνα που χρησιμοποιούνται στις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές	ε)

* Οι κάτοχοι πτυχίου επαγγελματία χειριστή με ικανότητα πτήσης με όργανα (CPL/IR) σε αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών πρέπει να έχουν αποδείξει πριν από τη διενέργεια της αναγνώρισης, γνώσεις επιπέδου πτυχίου χειριστή εναερίων γραμμών (ATPL) σύμφωνα με τον ICAO.

Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.050

Αναγνώριση της θεωρητικής γνώσης - Σύνδεση του προγράμματος εκπαίδευσης και εξέτασης

(Βλέπε JAR-FCL 1.015)

Αντικείμενο : 010 Αεροπορικό Δίκαιο και Διαδικασίες Ελέγχου Εναερίου Κυκλοφορίας	
Παραπομπή	Διατύπωσης
010 01 01 01	Πτήση πάνω από την επικράτεια Κράτους Μέλους του ICAO
010 02 00 00	Παράρτημα 8 – Πτητική Ικανότητα Αεροσκαφών
010 04 00 00	Παράρτημα 1 – Αδειοδότηση προσωπικού
010 05 01 00	Παράρτημα 2 – Ουσιώδεις ορισμοί, εφαρμογή των κανόνων αέρος, γενικοί κανόνες
010 09 01 01	Δεδομένα αεροδρομίου
010 09 01 05	Έκτακτες ανάγκες και άλλες εξυπηρετήσεις

Αντικείμενο : 021 Αεροσκάφος και συστήματα	
Παραπομπή	Διατύπωσης
021 01 00 00	Αεροσκάφος και συστήματα – Αεροπλάνα
021 03 01 10	Προπέλες
021 03 02 02	Τύπος κατασκευής
021 03 03 06	Αγωγός εξαγωγής καυσαερίων
021 03 03 08	Αντίθετη Ώθηση
021 03 03 09	Απόδοση και αύξηση ώθησης
021 03 03 10	Εκτονωμένος αέρας
021 03 04 07	Ώθηση
021 03 04 08	Κινητήρας λειτουργίας και παρακολούθησης
021 03 05 02	Αυλωθητής (Ram air turbine)
021 04 01 00	Πόρτες και έξοδοι εκτάκτου ανάγκης
021 04 05 00	Εφόδια οξυγόνου αεροσκάφους

Αντικείμενο : 022 Χρήση Οργάνων - Αεροπλάνα	
Παραπομπή	Διατύπωσης
022 01 01 03	Ενδείκτης ταχύτητας αέρος :ενδείκτης μέγιστης ταχύτητας αέρος, δείκτης V_{MO}/M_{MO}
022 01 01 04	Μετρητής ταχύτητας σε Mach
022 02 01 00	Ένδειξης πτήσης
022 02 02 00	Αυτόματος πιλότος
022 02 03 00	Φάκελος προστασίας πτήσης
022 02 04 00	Σύστημα αύξησης ευστάθειας
022 02 05 00	Αυτόματη αντιστάθμιση βήματος
022 02 06 00	Υπολογισμός ώθησης
022 02 07 00	Αυτο-ώθηση
022 03 05 00	Προειδοποίηση υπερτάχυνσης
022 03 06 00	Προειδοποίηση απώλειας στήριξης

022 04 02 00	Αύξηση εμβολέα, συντελεστής επαναφοράς
022 04 03 00	Ενδείκτης Στροφών ανά λεπτό
022 04 04 00	Μετρητής ροής καυσίμου από σωλήνες υψηλής πίεσης
022 04 06 00	Έννοια των εγχρώμων τμημάτων
022 04 08 00	Έλεγχος δονήσεων
022 04 10 00	Ηλεκτρονικές ενδείξεις

Αντικείμενο : 031 Βάρος και ζυγοστάθμιση - Αεροπλάνα	
Παραπομπή	Διατύπωσης
031 01 01 02	Σπουδαιότητα σε σχέση με την ευστάθεια του αεροπλάνου
031 01 02 00	Όρια βάρους και ζυγοστάθμισης
031 02 01 03	Βάρος μηδενικού καυσίμου
031 02 04 00	Συνέπειες της υπερφόρτωσης
031 03 01 04	Έκφραση επί της εκατό της μέσης αεροδυναμικής χορδής
031 03 04 00	Φορτίο περιοχής, Τρέχον φορτίο, Υποστηρικτικό

Αντικείμενο : 032 Επίδοση - Αεροπλάνα	
Παραπομπή	Διατύπωσης
032 00 00 00	Επίδοση - Αεροπλάνα

Αντικείμενο : 033 Σχέδιο πτήσης και Παρακολούθηση πτήσης - Αεροπλάνα	
Παραπομπή	Διατύπωσης
033 01 01 01	Επιλογή των διαδρομών, ταχυτήτων, σχετικού (απόλυτου) ύψους και εναλλακτικών
033 01 02 01	Υπολογισμός του χρησιμοποιήσιμου καυσίμου σε κάθε τμήμα διαδρομής και του συνολικού για όλη την πτήση
033 01 02 02	Καύσιμο για κράτηση και αλλαγή κατεύθυνσης στο εναλλαγής
033 01 02 03	Αποθέματα καυσίμου
033 01 02 04	Συνολικό καύσιμο απαιτούμενο για την πτήση
033 02 03 05	Συμπλήρωση του πριν την πτήση τμήματος του ημερολογίου(αρχείου) καυσίμου
033 01 03 03	Επανεξέταση του εκτιμούμενου αποθεματικού καυσίμου
033 01 03 04	Επιλογή του ύψους πτήσης και διαμόρφωση ισχύος για νέο προορισμό Δήλωση καυσίμου, απαιτούμενο καύσιμο, αποθέματα καυσίμου
033 03 03 00	Απλό αρχείο καυσίμου
033 05 00 00	Σχέδιο πτήσης στροβιλοφόρων αεροπλάνων (Επιπλέον θεωρήσεις)
033 06 00 00	Πρακτική συμπλήρωση σχεδίου πτήσης

Αντικείμενο : 040 Ανθρώπινες επιδόσεις και όρια	
Παραπομπή	Διατύπωσης
040 02 01 02	Συστήματα αναπνευστικό και κυκλοφορίας
040 02 01 03	Περιβάλλον υψηλών απολύτων υψών

Αντικείμενο : 050 Μετεωρολογία	
Παραπομπή	Διατύπωσης
050 02 07 00	Αεροχείμαρροι
050 09 07 00	Κατάσταση Στρατόσφαιρας
050 10 01 05	Παρατηρήσεις αεροσκαφών και αναφορές, Συστήματα μεταφοράς δεδομένων, Μέτρηση με ASDAR, PIREPS

Αντικείμενο : 061 Γενική Ναυτιλία	
Παραπομπή	Διατύπωσης
061 04 01 00	Βασικά του υπολογισμού θέσης δια αναμέτρησης
061 04 05 00	Μέτρηση των στοιχείων υπολογισμού θέσης δια αναμέτρησης

Αντικείμενο : 071 Διαδικασίες πτητικής λειτουργίας – Αεροπλάνα	
Παραπομπή	Διατύπωσης
071 00 00 00	Διαδικασίες πτητικής λειτουργίας – Αεροπλάνα

Αντικείμενο : 081 Αρχές της πτήσης – Αεροπλάνα	
Παραπομπή	Διατύπωσης
081 00 00 00	Αρχές της πτήσης – Αεροπλάνα

Προσάρτημα 1α στο JAR-FCL 1.055

Οργανισμοί πτητικής εκπαίδευσης για την απόκτηση πτυχίων και ικανοτήτων χειριστών

(Βλέπε JAR-FCL 1.0055)
(Βλέπε IEM No. 1 στο JAR-FCL 1.055)
(Βλέπε IEM No. 2 στο JAR-FCL 1.055)
(Βλέπε IEM No. 3 στο JAR-FCL 1.055)
(Βλέπε AMC FCL 1.261(γ)(2))

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Ο οργανισμός πτητικής εκπαίδευσης (FTO), είναι ένας οργανισμός που διαθέτει κατάλληλο προσωπικό και εξοπλισμό και λειτουργεί σε κατάλληλο περιβάλλον, προσφέροντας πτητική εκπαίδευση και/ή συνθετική πτητική εκπαίδευση και, όπου έχει εφαρμογή, εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων στο πλαίσιο εξειδικευμένων εκπαιδευτικών προγραμμάτων.

2. Ο οργανισμός πτητικής εκπαίδευσης (FTO) που επιθυμεί να προσφέρει προγράμματα εγκεκριμένης εκπαίδευσης, η οποία πληροί τις απαιτήσεις των JAR-FCL, πρέπει να λάβει την έγκριση της Αρχής Κράτους Μέλους του JAA. Η Αρχή του Κράτους Μέλους δεν χορηγεί την εν λόγω έγκριση εκτός και αν:

(α) η Αρχή δύναται να επιβάλλει τις απαιτήσεις των JAR-FCL, και

δ) ο οργανισμός πτητικής εκπαίδευσης πληροί όλες τις απαιτήσεις των JAR-FCL.

Το παρόν Προσάρτημα περιλαμβάνει τις απαιτήσεις σχετικά με την έκδοση, την επανεπικύρωση και την τροποποίηση της έγκρισης λειτουργίας του οργανισμού πτητικής εκπαίδευσης.

ΠΑΡΟΧΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

3. Ο οργανισμός πτητικής εκπαίδευσης που επιθυμεί να λάβει έγκριση λειτουργίας υποβάλλει στην Αρχή τα εγχειρίδια πτητικής λειτουργίας και εκπαίδευσης που απαιτούνται βάσει της παραγράφου 31. Ο οργανισμός πτητικής εκπαίδευσης θεσπίζει διαδικασίες, οι οποίες είναι αποδεκτές από την Αρχή, προκειμένου να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση προς το σύνολο των σχετικών απαιτήσεων των JAR-FCL. Οι εν λόγω διαδικασίες περιλαμβάνουν σύστημα ποιοτικού ελέγχου (AMC FCL 1.055 και IEM FCL No. 1 στο JAR-FCL 1.055), στα πλαίσια του οργανισμού πτητικής εκπαίδευσης, προκειμένου να ανιχνεύονται και να αποκαθίστανται αμέσως τυχόν ατέλειες. Μετά την εξέταση της αίτησης, ο οργανισμός πτητικής εκπαίδευσης υπόκειται σε επιθεώρηση προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παρόν Προσάρτημα. Υπό τον όρο ότι τα αποτελέσματα της επιθεώρησης είναι ικανοποιητικά, η έγκριση λειτουργίας του οργανισμού πτητικής εκπαίδευσης χορηγείται αρχικά για περίοδο ισχύος ενός έτους, ενώ η επανεπικύρωση της έγκρισης μπορεί να έχει ισχύ για περαιτέρω χρονικό διάστημα μέγιστης διάρκειας τριών ετών. Καμιά Αρχή δεν είναι υπόχρεη να χορηγήσει έγκριση για έναν οργανισμό πτητικής εκπαίδευσης εκτός Κράτους Μέλους του JAA αν δεν έχει διαθέσιμο προσωπικό ή το κόστος της επεξεργασίας της αίτησης για έγκριση και των επιθεωρήσεων επιβαρύνουν υπερβολικά την Αρχή

4. Όλα τα προγράμματα εκπαίδευσης πρέπει να είναι εγκεκριμένα (βλέπε IEM FCL 1.055 (προς ανάπτυξη)).

5. Η Αρχή παρακολουθεί τα πρότυπα των εκπαιδεύσεων και συμμετέχει δειγματοληπτικά σε εκπαιδευτικές πτήσεις με συμμετοχή των εκπαιδευομένων. Κατά τη διάρκεια των σχετικών επισκέψεων, ο οργανισμός πτητικής εκπαίδευσης επιτρέπει την

πρόσβαση σε αρχεία εκπαίδευσης, φύλλα εξουσιοδοτήσεων, τεχνικά μητρώα, υλικό διαλέξεων, εκπαιδευτικές σημειώσεις και έγγραφα ενημερωτικών συσκέψεων, καθώς και σε κάθε άλλο σχετικό υλικό. Η Αρχή θέτει στη διάθεση του οργανισμού πτητικής εκπαίδευσης αντίγραφο της έκθεσης η οποία συντάσσεται σχετικά με την επίσκεψη στον εν λόγω οργανισμό.

6. Η Αρχή τροποποιεί, αναστέλλει ή ανακαλεί την ισχύ της έγκρισης λειτουργίας σε περίπτωση που οποιαδήποτε από τις απαιτήσεις ή τα πρότυπα της έγκρισης παύει να διατηρεί ένα ελάχιστο εγκεκριμένο επίπεδο.

7. Σε περίπτωση που ο οργανισμός πτητικής εκπαίδευσης επιθυμεί να επιφέρει αλλαγές σε εγκεκριμένο κύκλο μαθημάτων ή στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας ή εκπαίδευσης, πριν από την εφαρμογή των αλλαγών πρέπει να έχει χορηγηθεί η σχετική έγκριση της Αρχής. Οι οργανισμοί πτητικής εκπαίδευσης δεν υποχρεούνται να ζητούν τη γνώμη της Αρχής σχετικά με αλλαγές ελάσσονος σημασίας επί των καθημερινών λειτουργιών. Σε περίπτωση ύπαρξης αμφιβολίας σχετικά με το εάν η προτεινόμενη αλλαγή είναι ελάσσονος σημασίας, ζητείται η γνώμη της Αρχής.

8. Ο οργανισμός πτητικής εκπαίδευσης δύναται να προβαίνει σε εκπαιδευτικές ρυθμίσεις με άλλους εκπαιδευτικούς οργανισμούς ή να κάνει χρήση εναλλακτικών αεροδρομίων βάσης, ως μέρος της γενικής του εκπαιδευτικής οργάνωσης, υπό τον όρο της έγκρισης από την Αρχή.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

9. (α) Ο οργανισμός πτητικής εκπαίδευσης πρέπει να αποδεικνύει στην Αρχή την ύπαρξη επαρκούς χρηματοδότησης για την παροχή πτητικής εκπαίδευσης σύμφωνα με τα εγκεκριμένα πρότυπα (βλέπε IEM No 2 στο JAR-FCL 1.055).

(β) Ο οργανισμός πρέπει να προτείνει ένα πρόσωπο αποδεκτό στην Αρχή, το οποίο να αποδείξει στην Αρχή ότι υπάρχει επαρκής χρηματοδότησης για την παροχή πτητικής εκπαίδευσης σύμφωνα με τα εγκεκριμένα πρότυπα. Το ανωτέρω πρόσωπο πρέπει να αναφέρεται ως Υπόλογος Διευθυντής.

ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

10. Η διοικητική δομή πρέπει να εξασφαλίζει την εποπτεία όλων των βαθμίδων προσωπικού από πρόσωπα τα οποία διαθέτουν την πείρα και τα προσόντα που είναι αναγκαία για την εξασφάλιση της διατήρησης υψηλών προτύπων. Οι λεπτομέρειες της διοικητικής δομής, οι οποίες καθορίζουν τις ατομικές αρμοδιότητες, περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο λειτουργίας του οργανισμού πτητικής εκπαίδευσης.

11. Ο οργανισμός πτητικής εκπαίδευσης αποδεικνύει, στον απαιτούμενο από την Αρχή βαθμό, ότι απασχολεί επαρκή αριθμό προσωπικού το οποίο διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα και ικανότητες. Στο πλαίσιο σειράς μαθημάτων ολοκληρωμένης εκπαίδευσης, τρία μέλη του προσωπικού πρέπει να εργάζονται με καθεστώς πλήρους απασχόλησης στις ακόλουθες θέσεις:

Προϊστάμενος εκπαίδευσης (Head of Training, HT)
Αρχιεκπαιδευτής πτήσεων (Chief Flying Instructor, CFI)
Αρχιεκπαιδευτής εδάφους (Chief Ground Instructor, CGI)

Στο πλαίσιο σειράς μαθημάτων βαθμιαίας (modular) εκπαίδευσης, οι εν λόγω θέσεις μπορούν να συνδυασθούν και να καλυφθούν από ένα ή δύο πρόσωπα, πλήρους ή μερικής απασχόλησης, ανάλογα με το πεδίο εφαρμογής της προσφερόμενης εκπαίδευσης. Τουλάχιστον ένα μέλος του προσωπικού πρέπει να εργάζεται με καθεστώς πλήρους απασχόλησης.

12. Ο αριθμός των εκπαιδευτών μερικής απασχόλησης πρέπει να είναι αποδεκτός από την Αρχή, ανάλογα με το πεδίο εφαρμογής της προσφερόμενης εκπαίδευσης.

13. Η σχέση του συνολικού αριθμού των εκπαιδευομένων προς τον αριθμό των εκπαιδευτών πτήσεων, εκτός του προϊσταμένου εκπαίδευσης, δεν πρέπει να υπερβαίνει κανονικά το 6:1. Ο αριθμός των εκπαιδευομένων σε θέματα εδάφους, τα οποία απαιτούν υψηλό βαθμό επίβλεψης ή πρακτικής εξάσκησης, δεν πρέπει να υπερβαίνει κανονικά τους 12.

ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ (HT)

14. Ο προϊστάμενος εκπαίδευσης (HT) φέρει τη γενική ευθύνη για την εξασφάλιση της ικανοποιητικής ολοκλήρωσης της πτητικής εκπαίδευσης, της συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης και της διδασκαλίας θεωρητικών γνώσεων, καθώς και για την επίβλεψη της ατομικής προόδου των εκπαιδευομένων. Ο προϊστάμενος εκπαίδευσης πρέπει να έχει αποκτήσει ευρύτατη πείρα στον τομέα της εκπαίδευσης ως εκπαιδευτής πτήσεων στο πλαίσιο της απόκτησης πτυχίων επαγγελματιών χειριστών και να διαθέτει άριστες διοικητικές ικανότητες. Ο προϊστάμενος εκπαίδευσης πρέπει να είναι ή να ήταν κάτοχος, κατά τη διάρκεια των τριών ετών που προηγήθηκαν του πρώτου διορισμού του ως προϊσταμένου, πτυχίου επαγγελματία χειριστή και ικανότητας(ων), οι οποίες να έχουν εκδοθεί σύμφωνα με το Παράρτημα 1 του ICAO, και να είναι σχετικές με τις σειρές μαθημάτων πτητικής εκπαίδευσης που παρέχονται.

ΑΡΧΙΕΚΠΑΙΔΕΥΤΗΣ ΠΤΗΣΕΩΝ (CFI)

15. Ο αρχιεκπαιδευτής πτήσεων (CFI) φέρει την ευθύνη για την επίβλεψη των εκπαιδευτών πτήσεων και συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης, καθώς και για την προτυποποίηση του συνόλου της πτητικής εκπαίδευσης και της συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης. Ο αρχιεκπαιδευτής πτήσεων πρέπει:

α) να είναι κάτοχος του ανωτέρου πτυχίου επαγγελματία χειριστή, σε σχέση με τα παρεχόμενα μαθήματα πτητικής εκπαίδευσης,

β) να είναι κάτοχος της(των) ικανότητας(ων) σε σχέση με τα παρεχόμενα μαθήματα πτητικής εκπαίδευσης,

γ) να είναι κάτοχος ικανότητας εκπαιδευτή πτήσης για έναν τουλάχιστον από τους τύπους των αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται κατά την εκπαίδευση, και

δ) να έχει συμπληρώσει χρόνο πτήσης 1000 ωρών ως κυβερνήτης και, επιπλέον, να έχει τουλάχιστον 1000 ώρες κατά την εκτέλεση καθηκόντων πτητικής εκπαίδευσης σχετικής με τις παρεχόμενες σειρές μαθημάτων πτητικής εκπαίδευσης, εκ των οποίων οι 200 ώρες μπορούν να καλύπτουν χρόνο εκπαίδευσης με όργανα στο έδαφος.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΕΣ, ΕΚΤΟΣ ΤΩΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΩΝ ΣΥΝΘΕΤΙΚΗΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

16. Οι εκπαιδευτές πρέπει να είναι κάτοχοι:

α) πτυχίου επαγγελματία χειριστή και ικανότητας(ων) σχετικών με τις σειρές μαθημάτων πτητικής εκπαίδευσης των οποίων η διεξαγωγή τούς έχει ανατεθεί,

β) ικανότητας εκπαιδευτή σχετικής με το τμήμα της σειράς μαθημάτων που αυτός παρέχει, π.χ. εκπαιδευτή ικανότητας πτήσης με όργανα, εκπαιδευτή πτήσης, εκπαιδευτή ικανότητας τύπου/τάξεως, ανάλογα με την περίπτωση, ή

γ) εξουσιοδότησης, η οποία εκδίδεται από την Αρχή, για τη παροχή εξειδικευμένης εκπαίδευσης σε οργανισμό πτητικής εκπαίδευσης (βλέπε JAR-FCL 1.300).

17. Ο μέγιστος αριθμός ωρών πτήσης, ο μέγιστος αριθμός ωρών απασχόλησης και ο ελάχιστος χρόνος ανάπαυσης μεταξύ των εκπαιδευτικών καθηκόντων των εκπαιδευτών είναι αποδεκτοί από την Αρχή.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΕΣ ΣΥΝΘΕΤΙΚΗΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

18. Στο πλαίσιο της εκτέλεσης πτητικών εκπαιδευτικών καθηκόντων σε πτητικό εκπαιδευτικό μέσο (FTD) και σε μέσο εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης τύπου I (FNPT I), οι εκπαιδευτές πρέπει να είναι ή να ήταν κάτοχοι 3 χρόνια πριν από τον πρώτο τους διορισμό, πτυχίου επαγγελματία χειριστή και ικανότητας(ων), εκτός από τους εκπαιδευτές οι οποίοι έχουν εξουσιοδότηση σύμφωνα με τα 3 ή/και 4 του Προσαρτήματος 1 στο JAR-FCL 1.005, κατάλληλα για την παροχή της σειράς μαθημάτων τα οποία τους έχουν ανατεθεί, ενώ πρέπει επίσης να διαθέτουν διδακτική πείρα εκπαιδευτή. Στο πλαίσιο της εκτέλεσης πτητικών εκπαιδευτικών καθηκόντων σε εξομοιωτή πτήσης και/ή σε μέσο εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης τύπου II (FNPT II), οι εκπαιδευτές πρέπει να διαθέτουν ικανότητα εκπαιδευτή πτήσης FI(A) ή ικανότητα εκπαιδευτή σε τύπο TRI(A) ή τάξη CRI(A) ή εξουσιοδότηση εκπαιδευτή συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης SFI(A).

ΑΡΧΙΕΚΠΑΙΔΕΥΤΗΣ ΕΔΑΦΟΥΣ (CGI)

19. Ο αρχιεκπαιδευτής εδάφους (CGI) φέρει την ευθύνη για την επίβλεψη όλων των εκπαιδευτών εδάφους και για την προτυποποίηση του συνόλου της εκπαίδευσης θεωρητικών γνώσεων. Ο αρχιεκπαιδευτής εδάφους πρέπει να διαθέτει πρακτική πείρα σχετικά με τον αεροπορικό χώρο και να έχει ολοκληρώσει κύκλο μαθημάτων σχετικά με τεχνικές εκπαίδευσης ή να διαθέτει μακρά πείρα στη διδασκαλία θεωρητικών γνώσεων.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΕΣ ΘΕΩΡΗΤΙΚΩΝ ΓΝΩΣΕΩΝ

20. Οι εκπαιδευτές θεωρητικών γνώσεων σε θέματα εξέτασης για την απόκτηση πτυχίων και ικανοτήτων, πρέπει να διαθέτουν κατάλληλη πείρα στον αεροπορικό χώρο και να αποδεικνύουν, πριν από το διορισμό τους, τις ικανότητές τους παραδίδοντας δοκιμαστική διάλεξη η οποία να βασίζεται σε υλικό το οποίο έχει προετοιμασθεί από τους εκπαιδευτές για τα θέματα που πρόκειται να διδάξουν.

ΑΡΧΕΙΑ

21. Ο οργανισμός πτητικής εκπαίδευσης τηρεί και φυλάσσει τα ακόλουθα αρχεία για περίοδο τουλάχιστον 5 ετών, χρησιμοποιώντας το κατάλληλο διοικητικό προσωπικό:

α) στοιχεία της εκπαίδευσης εδάφους, της πτητικής εκπαίδευσης, καθώς και της πτητικής εκπαίδευσης σε εξομοιωτή που παρέχεται σε κάθε μεμονωμένο εκπαιδευόμενο·

β) λεπτομερείς και τακτικές εκθέσεις προόδου οι οποίες συντάσσονται από τους εκπαιδευτές, συμπεριλαμβανομένων των αξιολογήσεων, και τακτικές πτητικές εξετάσεις προόδου, καθώς και εξετάσεις εδάφους, και

γ) πληροφορίες προσωπικού χαρακτήρα, π.χ. ημερομηνίες λήξης ισχύος των πιστοποιητικών υγείας, ικανοτήτων, κ.λπ.

22. Η μορφή των αρχείων εκπαίδευσης των εκπαιδευομένων καθορίζεται στο εγχειρίδιο εκπαίδευσης.

23. Ο οργανισμός πτητικής εκπαίδευσης υποβάλλει αρχεία και εκθέσεις εκπαίδευσης σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Αρχής.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

24. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης καταρτίζεται για κάθε τύπο προσφερόμενης σειράς μαθημάτων. Το εν λόγω πρόγραμμα περιλαμβάνει λεπτομερή ανάλυση της πτητικής εκπαίδευσης και της εκπαίδευσης θεωρητικών γνώσεων ανά εβδομάδα ή ανά στάδιο εκπαίδευσης, κατάλογο τυποποιημένων ασκήσεων, καθώς και περίληψη του προγράμματος σπουδών. Ειδικότερα, η συνθετική πτητική εκπαίδευση και η εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων παρέχονται σταδιακά, κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι εκπαιδευόμενοι είναι σε θέση να εφαρμόζουν τις γνώσεις που αποκτούν στο έδαφος στο πλαίσιο των πτητικών ασκήσεων. Λαμβάνεται πρόνοια ούτως ώστε τα προβλήματα που ανακύπτουν κατά τη διδασκαλία να μπορούν να επιλύονται κατά τη διάρκεια της ακολουθούσας εξάσκησης. Το περιεχόμενο και η αλληλουχία του εκπαιδευτικού προγράμματος πρέπει να είναι αποδεκτά από την Αρχή.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ

25. Πρέπει να διατίθεται επαρκής στόλος εκπαιδευτικών αεροπλάνων, ανάλογος με τις σειρές μαθημάτων εκπαίδευσης. Κάθε αεροπλάνο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με διπλά πρωτεύοντα χειριστήρια πτήσης, προς χρήση από τον εκπαιδευτή και τον εκπαιδευόμενο. Δεν επιτρέπεται η χρήση αιωρούμενων (swing-over) χειριστηρίων πτήσης. Ο στόλος πρέπει να περιλαμβάνει, ανάλογα με τη φύση των μαθημάτων εκπαίδευσης, ένα ή περισσότερα αεροπλάνα τα οποία είναι κατάλληλα για την επίδειξη της αποφυγής απώλειας στήριξης και περιδίνησης, καθώς και ένα ή περισσότερα αεροπλάνα τα οποία είναι κατάλληλα εξοπλισμένα για την προσομοίωση μετεωρολογικών συνθηκών που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων (IMC) και κατάλληλα εξοπλισμένα για τις απαιτήσεις της εκπαίδευσης για πτήσεις με όργανα.

26. Χρησιμοποιούνται μόνο αεροπλάνα τα οποία έχει εγκρίνει η Αρχή για εκπαιδευτικούς σκοπούς.

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

27. Το αεροδρόμιο βάσης και κάθε εναλλακτικό αεροδρόμιο βάσης, στο οποίο διεξάγεται η πτητική εκπαίδευση, πρέπει να παρέχει τουλάχιστον τις εξής διευκολύνσεις:

α) τουλάχιστον ένα διάδρομο ή περιοχή απογείωσης που επιτρέπει στα εκπαιδευτικά αεροπλάνα να πραγματοποιήσουν κανονική απογείωση ή προσγείωση με τη μέγιστη εγκεκριμένη μάζα απογείωσης ή προσγείωσης, ανάλογα με την περίπτωση,

i) υπό συνθήκες νηνεμίας (με ταχύτητα ανέμου η οποία δεν υπερβαίνει τους τέσσερις κόμβους) και θερμοκρασίες που αντιστοιχούν στη μέση μέγιστη θερμοκρασία του θερμότερου μήνα του έτους στην περιοχή πτητικής λειτουργίας,

ii) με ελεύθερο το ίχνος πτήσης κατά την απογείωση από κάθε εμπόδιο κατά τουλάχιστον 50 πόδια,

iii) με τη λειτουργία του κινητήρα και τη θέση του συστήματος προσγείωσης και των υπεραντωτικών διατάξεων όπου έχει εφαρμογή σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή, και

iv) με ομαλή μετάβαση από την ταχύτητα αποκόλλησης από το έδαφος, στην ταχύτητα βέλτιστου ρυθμού ανόδου, χωρίς να απαιτούνται εξαιρετικές ικανότητες ή ιδιαίτερες τεχνικές από το χειριστή,

β) ενδείκτη κατεύθυνσης ανέμου ο οποίος είναι ορατός στο επίπεδο του εδάφους από τα άκρα κάθε διαδρόμου,

γ) επαρκή ηλεκτρική φωτοσήμανση του διαδρόμου, εφόσον χρησιμοποιείται για νυκτερινή εκπαίδευση, και

δ) εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, εκτός των περιπτώσεων όπου, μετά από έγκριση της Αρχής, οι απαιτήσεις εκπαίδευσης πληρούνται με ασφάλεια από άλλα μέσα επικοινωνιών αέρα /εδάφους.

ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΤΗΤΙΚΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ

28. Οι ακόλουθες κτιριακές εγκαταστάσεις πρέπει να διατίθενται υπό κανονικές συνθήκες:

α) αίθουσα επιχειρήσεων η οποία διαθέτει εγκαταστάσεις ελέγχου των πτητικών λειτουργιών.

β) αίθουσα σχεδιασμού πτήσεων η οποία παρέχει τις ακόλουθες διευκολύνσεις:

- κατάλληλους χάρτες αεροπλοΐας και τοπογραφικούς χάρτες σε ισχύ
- τρέχουσες πληροφορίες AIS (υπηρεσίας αεροναυτικών πληροφοριών)
- τρέχουσες μετεωρολογικές πληροφορίες
- επικοινωνίες με τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας και την αίθουσα επιχειρήσεων
- χάρτες οι οποίοι αναπαριστούν τυποποιημένες αεροπορικές διαδρομές
- χάρτες οι οποίοι περιέχουν τις εκάστοτε απαγορευμένες, επικίνδυνες και περιορισμένες περιοχές
- κάθε άλλο υλικό σχετικό με την ασφάλεια των πτήσεων

γ) Επαρκή από πλευρά μεγέθους και αριθμού δωμάτια /θαλάμους για τη διεξαγωγή ενημερωτικών συσκέψεων.

δ) Κατάλληλα γραφεία για το επιβλέπον προσωπικό και χώρο(ους) όπου οι εκπαιδευτές πτήσης μπορούν να συντάσσουν εκθέσεις σχετικά με τους εκπαιδευόμενους, να συμπληρώνουν αρχεία,

ε) Επιπλωμένο(ους) χώρο(ους) πληρώματος για τους εκπαιδευτές και τους εκπαιδευόμενους.

ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΔΑΣΚΑΛΙΑ ΘΕΩΡΗΤΙΚΩΝ ΓΝΩΣΕΩΝ

29. Πρέπει να παρέχονται οι ακόλουθες διευκολύνσεις για τη διδασκαλία θεωρητικών γνώσεων:

α) επαρκείς χώροι αιθουσών διδασκαλίας για τον εκάστοτε αριθμό εκπαιδευομένων.

β) Κατάλληλος εξοπλισμός επίδειξης για την υποστήριξη της διδασκαλίας θεωρητικών γνώσεων.

γ) Εγκαταστάσεις εκπαίδευσης και εξετάσεων ραδιοτηλεφωνίας.

δ) Βιβλιοθήκη η οποία να περιλαμβάνει εκδόσεις που καλύπτουν το εκπαιδευτικό πρόγραμμα.

ε) Γραφεία για το εκπαιδευτικό προσωπικό.

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΣΕ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

30. Ο εκπαιδευόμενος, ο οποίος γίνεται δεκτός σε πρόγραμμα εκπαίδευσης, πρέπει να είναι κάτοχος του κατάλληλου για την απόκτηση του απαιτούμενου πτυχίου, πιστοποιητικού υγείας και να πληροί τις απαιτήσεις εισαγωγής που καθορίζονται από τον εκπαιδευτικό πτητικό οργανισμό, όπως έχουν εγκριθεί από την Αρχή.

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

31. Ο οργανισμός πτητικής εκπαίδευσης συντάσσει και τηρεί Εγχειρίδιο Εκπαίδευσης και Εγχειρίδιο Πτητικής Λειτουργίας, τα οποία περιέχουν πληροφορίες και οδηγίες που καθιστούν το προσωπικό ικανό να εκτελεί τα καθήκοντά του και να καθοδηγεί τους εκπαιδευόμενους ως προς τον τρόπο συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις της σειράς μαθημάτων. Ο οργανισμός πτητικής εκπαίδευσης παρέχει στο προσωπικό και, όπου έχει εφαρμογή, στους εκπαιδευόμενους τις πληροφορίες που περιέχει το εγχειρίδιο εκπαίδευσης, το εγχειρίδιο λειτουργίας και τα έγγραφα έγκρισης του οργανισμού. Η διαδικασία τροποποίησης πρέπει να αναφέρεται, ενώ πρέπει να διενεργείται κατάλληλος έλεγχος των εν λόγω τροποποιήσεων.

32. Το Εγχειρίδιο Εκπαίδευσης περιγράφει τα πρότυπα, τους στόχους και τους εκπαιδευτικούς σκοπούς προς τους οποίους οι εκπαιδευόμενοι απαιτείται να συμμορφώνονται σε κάθε φάση της εκπαίδευσης και περιέχει τα παρακάτω :

Μέρος 1 - Σχεδιασμός της εκπαίδευσης.

Μέρος 2 - Ενημέρωση και πτητικές ασκήσεις.

Μέρος 3 - Συνθετική πτητική εκπαίδευση.

Μέρος 4 - Διδασκαλία θεωρητικών γνώσεων.

Για περισσότερες πληροφορίες βλέπε IEM No. 3 στο JAR-FCL 1.055.

33. Το Εγχειρίδιο Πτητικής Λειτουργίας παρέχει σχετικές πληροφορίες στις αντίστοιχες ομάδες του προσωπικού, π.χ. στους εκπαιδευτές πτήσεων, στους εκπαιδευτές συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης, στους εκπαιδευτές εδάφους, στο προσωπικό πτητικής λειτουργίας και συντήρησης, κ.λπ., και περιέχει τα παρακάτω :

(α) Γενικά

(β) Τεχνικά

(γ) Διαδρομής

(δ) Εκπαίδευση προσωπικού

Για περισσότερες πληροφορίες βλέπε IEM No. 3 στο JAR-FCL 1.055.

Προσάρτημα 1β στο JAR-FCL 1.055

Μερική εκπαίδευση εκτός από Κράτος Μέλους του JAA

(Βλέπε JAR-FCL 1.055(α)(1))

Οργανισμοί πτητικής εκπαίδευσης μπορούν να εκτελούν μέρος της εκπαίδευσης τους εκτός από το έδαφος ενός Κράτους Μέλους του JAA αν η εκπαίδευση γίνεται σύμφωνα με τα παρακάτω :

(α) Εξασφαλίζοντας ότι ικανοποιούνται οι απαιτήσεις αυτού του Προσαρτήματος, μπορεί να χορηγηθεί έγκριση. Εξασφαλίζοντας ότι η εγκρίνουσα Αρχή θεωρεί ότι η πρέπουσα επίβλεψη είναι δυνατή, η εκπαίδευση μπορεί να περιοριστεί σε όλα ή σε μέρος της σειρά μαθημάτων ολοκληρωμένης εκπαίδευσης χειριστή εναερίων γραμμών (βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.300)

(β) Η εξέταση προόδου της αεροναυτιλίας κατά την 3η φάση της σειρά ολοκληρωμένης εκπαίδευσης χειριστή εναερίων γραμμών μπορεί να γίνει από έναν τοπικό εκπαιδευτή πτήσης, ο οποίος δεν σχετίζεται με την εκπαίδευση του αιτούντος, εξασφαλίζοντας ότι ο εκπαιδευτής είναι κάτοχος ενός JAR-FCL πτυχίου το οποίο ανάλογα περιέχει προνόμια Εκπαιδευτού πτήσης (Αεροπλάνα) (FI(A)) ή Ικανότητα εκπαιδευτή σε τάξη αεροπλάνου (CRI(A)). Με την συμπλήρωση της απαιτούμενης εκ-

παίδευσης, η εξέταση δεξιοτήτων για Πτυχίο επαγγελματία χειριστή -αεροπλάνου (CPL(A)) στην 4η φάση της σειράς μαθημάτων για χειριστή γραμμών μπορεί να γίνει από έναν τοπικό Εξεταστή πτήσης (Αεροπλάνα) (FE(A)), εξασφαλίζοντας ότι ο εξεταστής είναι εξουσιοδοτημένος σύμφωνα με το JAR-FCL Τμήμα Θ και πλήρως ανεξάρτητος από τον σχετικό Οργανισμό Πτητικής Εκπαίδευσης εκτός και υπάρχει έγγραφη συναίνεση της Αρχής.

(γ) Η εξέταση δεξιοτήτων για την ικανότητα δια οργάνων (IR) γίνεται στο Κράτος Μέλος του JAA του οποίου η Αρχή έχει εγκρίνει την εκπαίδευση. Ο Οργανισμός Πτητικής Εκπαίδευσης ο οποίος παρέχει εγκεκριμένη εκπαίδευση για Ικανότητα δια οργάνων εκτός Κράτους Μέλους του JAA χρειάζεται να κάνει τις κατάλληλες διευθετήσεις ώστε η εγκεκριμένη σειρά μαθημάτων να περιέχει πτήση εγκλιματισμού στο Κράτος Μέλος του JAA του οποίου η Αρχή έχει παράσχει την έγκριση πριν ο οποιοσδήποτε εκπαιδευόμενος υποβληθεί στην εξέταση δεξιοτήτων της Ικανότητας δι' οργάνων.

(δ) Η θεωρητικών γνώσεων εκπαίδευση για πτυχίο χειριστή εναερίων γραμμών (ATPL) μπορεί να γίνει σ' έναν Οργανισμό Πτητικής Εκπαίδευσης ο οποίος διεξάγει εγκεκριμένη εκπαίδευση εκτός ενός Κράτους Μέλους του JAA. Η εξέταση θεωρητικών γνώσεων για έκδοση πτυχίου ή ικανότητας πρέπει να διεξαχθεί από την Αρχή του Κράτους έκδοσης πτυχίου (βλέπε JAR-FCL 1.485). Στην περίπτωση που η εκπαίδευση πραγματοποιηθεί σε Κράτος που δεν είναι Μέλος του JAA, οι σχετικές διευθετήσεις πρέπει να μελετώνται με προσοχή.

(ε) Οδηγίες μπορεί να δίνονται μόνο κάτω από το πλήρη έλεγχο του Αρχιεκπαιδευτή πτήσης (αεροπλάνα) (CFI(A)) ή του προτεινόμενου αντιπροσώπου του ο οποίος κατέχει πτυχίο και ικανότητα εκπαιδευτή κατά JAR-FCL όπως καθορίζονται στην παράγραφο 16 του Προσαρτήματος 1α του JAR-FCL 1.055, ο οποίος πρέπει να είναι παρόν όταν παρέχεται εκπαίδευση σε Κράτος μη Μέλος του JAA.

Προσάρτημα 2 στο JAR-FCL 1.055

Οργανισμοί εκπαίδευσης για ικανότητα σε τύπο με σκοπό τη χορήγηση ικανοτήτων τύπου μόνο σε κατόχους πτυχίου χειριστή

(Βλέπε JAR-FCL 1.055)
(Βλέπε επίσης JAR-FCL 1.261(γ) και (δ), σχετικά με την έγκριση σειράς μαθημάτων)
(Βλέπε IEM No. 1 στο JAR-FCL 1.055)
(Βλέπε IEM No. 2 στο JAR-FCL 1.055)
(Βλέπε IEM No. 3 στο JAR-FCL 1.055)
(Βλέπε AMC FCL 1.261(a)(1))

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Ο οργανισμός που παρέχει εκπαίδευση για ικανότητα σε τύπο (TRTO) είναι ένας οργανισμός που διαθέτει κατάλληλο προσωπικό και εξοπλισμό, λειτουργεί δε σε κατάλληλο περιβάλλον, προσφέροντας εκπαίδευση για ικανότητα σε τύπο ή/και εκπαίδευση σε διαδικασίες συνεργασίας πολλαπλού πληρώματος (MCC-training) ή/και συνθετική πτητική εκπαίδευση καθώς και θεωρητικές γνώσεις σε εξειδικευμένα εκπαιδευτικά προγράμματα, όπου έχει εφαρμογή.

2. Ο οργανισμός εκπαίδευσης για ικανότητα σε τύπο που προσφέρει εγκεκριμένη εκπαίδευση, η οποία πληροί τις απαιτήσεις των JAR-FCL, πρέπει να λάβει την έγκριση της Αρχής Κράτους Μέλους του JAA. Η Αρχή του Κράτους Μέλους δεν χορηγεί την εν λόγω έγκριση εκτός και αν:

α) η Αρχή δύναται να επιβάλλει τις απαιτήσεις των JAR-FCL·

β) ο οργανισμός εκπαίδευσης για ικανότητα σε τύπο πληροί όλες τις απαιτήσεις των JAR-FCL

Το παρόν Προσάρτημα περιλαμβάνει τις απαιτήσεις που αφορούν την έκδοση, την επανεπικύρωση και την τροποποίηση της έγκρισης λειτουργίας ενός οργανισμού εκπαίδευσης για απονομή ικανότητα σε τύπο.

ΠΑΡΟΧΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

3. Ο οργανισμός εκπαίδευσης για ικανότητα σε τύπο που επιθυμεί να λάβει έγκριση λειτουργίας υποβάλλει στην Αρχή τα εγχειρίδια πτητικής λειτουργίας και εκπαίδευσης, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων ποιοτικού ελέγχου, καθώς και τις περιγραφές των εκπαιδευτικών προγραμμάτων του που απαιτούνται βάσει των παραγράφων 17 και 25 έως 27. Μετά την εξέταση της αίτησης, ο οργανισμός εκπαίδευσης για ικανότητα σε τύπο υπόκειται σε επιθεώρηση προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι πληροί τις απαιτήσεις που αναφέρονται στο παρόν Προσάρτημα. Υπό τον όρο ότι τα αποτελέσματα της επιθεώρησης είναι ικανοποιητικά, η έγκριση λειτουργίας του εν λόγω οργανισμού χορηγείται αρχικά για περίοδο ισχύος ενός έτους, ενώ η επανεπικύρωση της έγκρισης μπορεί να έχει ισχύ για περαιτέρω χρονικό διάστημα μέγιστης διάρκειας τριών ετών (βλέπε AMC FCL 1.055 και IEM No. 1 του JAR-FCL 1.055). Καμιά Αρχή δεν είναι υπόχρεη να χορηγήσει έγκριση σ' έναν οργανισμό εκπαίδευσης για ικανότητα σε τύπο εκτός Κράτους Μέλους του JAA αν δεν έχει διαθέσιμο προσωπικό ή το κόστος της επεξεργασίας της αίτησης για έγκριση και των επιθεωρήσεων επιβαρύνουν υπερβολικά την Αρχή

4. Όλα τα προγράμματα εκπαίδευσης πρέπει να είναι εγκεκριμένα (βλέπε IEM FCL 1.055 (προς ανάπτυξη)).

5. Η Αρχή τροποποιεί, αναστέλλει ή ανακαλεί την ισχύ της έγκρισης λειτουργίας σε περίπτωση που οποιαδήποτε από τις απαιτήσεις ή τα πρότυπα της έγκρισης παύουν να διατηρούν ένα ελάχιστο εγκεκριμένο επίπεδο.

6. Σε περίπτωση που ο οργανισμός εκπαίδευσης για ικανότητα σε τύπο επιθυμεί να επιφέρει αλλαγές σε εγκεκριμένη σειρά μαθημάτων ή στο εγχειρίδιο λειτουργίας ή εκπαίδευσης, πριν από την εφαρμογή των αλλαγών, πρέπει να έχει χορηγηθεί η σχετική έγκριση της Αρχής. Οι οργανισμοί εκπαίδευσης για ικανότητα σε τύπο δεν υποχρεούνται να ζητούν τη γνώμη της Αρχής σχετικά με αλλαγές ελάσσονος σημασίας επί των καθημερινών λειτουργιών. Σε περίπτωση ύπαρξης αμφιβολίας σχετικά με το εάν η προτεινόμενη αλλαγή είναι ελάσσονος σημασίας, ζητείται η γνώμη της Αρχής.

7. Ο οργανισμός εκπαίδευσης για ικανότητα σε τύπο δύναται να προβαίνει σε εκπαιδευτικές ρυθμίσεις με άλλους εκπαιδευτικούς οργανισμούς ή να κάνει χρήση εναλλακτικών αεροδρομίων βάσης, ως μέρος της γενικής του εκπαιδευτικής οργάνωσης, υπό τον όρο της έγκρισης από την Αρχή.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

8. (α) Ο οργανισμός εκπαίδευσης για ικανότητα σε τύπο πρέπει να αποδεικνύει στην Αρχή την ύπαρξη επαρκούς χρηματοδότησης για την παροχή πτητικής εκπαίδευσης σύμφωνα με τα εγκεκριμένα πρότυπα (βλέπε IEM No 2 στο JAR-FCL 1.055).

(β) Ο οργανισμός εκπαίδευσης για ικανότητα σε τύπο πρέπει να προτείνει ένα πρόσωπο αποδεκτό στην Αρχή, το οποίο να αποδείξει στην Αρχή ότι υπάρχει επαρκής χρηματοδότηση για την παροχή πτητικής εκπαίδευσης σύμφωνα με τα εγκεκριμέ-

να πρότυπα. Το ανωτέρω πρόσωπο είναι γνωστό ως Υπόλογος Διευθυντής.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

9. Εκτός από την αρχική επιθεώρηση, η Αρχή διενεργεί επιθεωρήσεις για να προσδιορίσει το βαθμό συμμόρφωσης του οργανισμού εκπαίδευσης για ικανότητα σε τύπο προς τις JARs και τη σχετική έγκριση λειτουργίας.

10. Στα πλαίσια των εν λόγω επιθεωρήσεων, ο οργανισμός εκπαίδευσης για ικανότητα σε τύπο επιτρέπει την πρόσβαση σε αρχεία εκπαίδευσης, φύλλα εξουσιοδοτήσεων, τεχνικά μητρώα, υλικό διαλέξεων, εκπαιδευτικές σημειώσεις και έγγραφα ενημερωτικών συσκέψεων, καθώς και σε κάθε άλλο σχετικό υλικό. Η Αρχή θέτει στη διάθεση του οργανισμού εκπαίδευσης για ικανότητα σε τύπο αντίγραφο της έκθεσης η οποία συντάσσεται σχετικά με την επιθεώρηση στον εν λόγω οργανισμό.

ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

11. Η διοικητική δομή πρέπει να εξασφαλίζει την εποπτεία όλων των βαθμίδων προσωπικού από πρόσωπα τα οποία διαθέτουν την πείρα και τα προσόντα που είναι αναγκαία για την εξασφάλιση της διατήρησης υψηλών προτύπων. Οι λεπτομέρειες της διοικητικής δομής, οι οποίες καθορίζουν τις ατομικές αρμοδιότητες, περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας του οργανισμού εκπαίδευσης για ικανότητα σε τύπο.

12. Ο διορισμός Προϊσταμένου Εκπαίδευσης πρέπει να τύχει της αποδοχής της Αρχής. Ο προϊστάμενος εκπαίδευσης φέρει την ευθύνη για τη συμμόρφωση του οργανισμού εκπαίδευσης για ικανότητα σε τύπο προς τις απαιτήσεις των JAR-FCL. Το εν λόγω πρόσωπο είναι τελικώς και απευθείας υπόλογο απέναντι στην Αρχή.

13. Ο οργανισμός εκπαίδευσης για ικανότητα σε τύπο πρέπει να διαθέτει επαρκές προσωπικό το οποίο είναι απαραίτητο για την επίτευξη των στόχων της εκπαίδευσης. Τα καθήκοντα κάθε εκπαιδευτή προσδιορίζονται και τεκμηριώνονται.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΤΥΠΟΥ

14. Οι εκπαιδευτές ικανότητας τύπου (TRI) πρέπει να είναι κάτοχοι:

α) πτυχίου επαγγελματία χειριστή και ικανότητας(ων) σχετικών με τα μαθήματα πτητικής εκπαίδευσης των οποίων η διεξαγωγή τους έχει ανατεθεί·

β) ικανότητος εκπαιδευτού σε τύπο των χρησιμοποιουμένων αεροπλάνων στον(στους) κύκλο(ους) μαθημάτων, ή

γ) εξουσιοδοτήσεως από την Αρχή για την παροχή εξειδικευμένης εκπαίδευσεως σε οργανισμό εκπαιδεύσεως για ικανότητα σε τύπο (βλέπε JAR-FCL 1.300).

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΕΣ ΣΥΝΘΕΤΙΚΗΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

15. Στο πλαίσιο της εκτέλεσης πτητικών εκπαιδευτικών καθηκόντων σε πτητικό εκπαιδευτικό μέσο (FTD), οι εκπαιδευτές πρέπει να είναι ή να ήταν κάτοχοι πτυχίου επαγγελματία χειριστή, ενώ πρέπει επίσης να διαθέτουν την κατάλληλη για την παροχή της σειράς των μαθημάτων, τα οποία τους έχουν ανατεθεί, διδακτική πείρα εκπαιδευτή. Στο πλαίσιο της εκτέλεσης πτητικών εκπαιδευτικών καθηκόντων ικανότητας τύπου πολλαπλών χειριστών και/ή σε διαδικασίες συνεργασίας πολλαπλού πληρώματος σε εξομοιωτή πτήσης και/ή σε μέσο πτητικής εκπαίδευσης και/ή σε μέσο εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης τύπου II (FNPT II), οι εκπαιδευτές πρέπει να διαθέτουν ικανότητα εκπαιδευτή τύπου (TRI) ή εξουσιοδότηση εκπαιδευτή συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης (SFI).

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΘΕΩΡΗΤΙΚΩΝ ΓΝΩΣΕΩΝ

16. Η εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων πρέπει να παρέχεται από εξουσιοδοτημένο εκπαιδευτή, ο οποίος είναι κάτοχος της κατάλληλης ικανότητας τύπου /τάξης, ή από οιονδήποτε εκπαιδευτή που διαθέτει κατάλληλη πείρα σε αεροπορικά θέματα και γνώση του συγκεκριμένου τύπου αεροσκάφους, π.χ. ιπτάμενο μηχανικό, μηχανικό συντήρησης, Επιμελητή πτήσεων.

ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

17. Ο οργανισμός εκπαίδευσης για ικανότητα σε τύπο θεσπίζει σύστημα βάσει του οποίου διασφαλίζεται ότι οι δραστηριότητες του εκπαιδευτικού κέντρου και η εκπαίδευση αυτή καθαυτή διεξάγονται κατά τρόπο αποδοτικό και αποτελεσματικό. Το σύστημα ποιοτικού ελέγχου καθορίζει την αποτελεσματικότητα της πολιτικής, των διαδικασιών και της εκπαίδευσης του εν λόγω οργανισμού.

ΑΡΧΕΙΑ

18. Ο οργανισμός εκπαίδευσης για ικανότητα σε τύπο τηρεί και φυλάσσει τα ακόλουθα αρχεία για περίοδο τουλάχιστον 5 ετών, χρησιμοποιώντας το κατάλληλο διοικητικό προσωπικό:

α) αξιολογήσεις του εκπαιδευόμενου χειριστή πριν και κατά τη διάρκεια του κύκλου μαθημάτων·

β) στοιχεία σχετικά με τις θεωρητικές γνώσεις, την πτητική εκπαίδευση, καθώς και την πτητική εκπαίδευση σε εξομοιωτή που παρέχονται σε κάθε εκπαιδευόμενο, και

γ) πληροφορίες προσωπικού χαρακτήρα, (π.χ. ημερομηνίες λήξης ισχύος πιστοποιητικών υγείας, ικανοτήτων, κ.λπ.) που αφορούν το προσωπικό του οργανισμού εκπαίδευσης για ικανότητα σε τύπο.

19. Η μορφή των αρχείων εκπαίδευσης των εκπαιδευομένων καθορίζεται στο εγχειρίδιο εκπαίδευσης.

20. Ο οργανισμός εκπαίδευσης για ικανότητα σε τύπο υποβάλλει αρχεία και εκθέσεις εκπαίδευσης σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Αρχής.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

21. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης καταρτίζεται για κάθε τύπο προσφερόμενης σειράς μαθημάτων. Το εν λόγω πρόγραμμα περιλαμβάνει λεπτομερή ανάλυση της πτητικής εκπαίδευσης και εδάφους ανά εβδομάδα ή ανά στάδιο εκπαίδευσης, κατάλογο τυποποιημένων ασκήσεων, καθώς και περίληψη του προγράμματος σπουδών. Ειδικότερα, η συνθετική πτητική εκπαίδευση και η εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων παρέχονται σταδιακά, ούτως ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι εκπαιδευόμενοι είναι σε θέση να εφαρμόζουν τις γνώσεις που αποκτούν στο έδαφος στο πλαίσιο των πτητικών ασκήσεων. Λαμβάνεται πρόνοια ούτως ώστε τα προβλήματα που ανακύπτουν κατά τη διδασκαλία να μπορούν να επιλύονται κατά τη διάρκεια της ακολουθούσας πτητικής εξάσκησης.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ

22. Κάθε αεροπλάνο πρέπει να φέρει τον εξοπλισμό που απαιτούν οι προδιαγραφές εκπαίδευσης σχετικά με τον εγκεκριμένο κύκλο μαθημάτων στα πλαίσια του οποίου χρησιμοποιείται.

ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

23. Πρέπει να παρέχονται οι κατάλληλες διευκολύνσεις εκπαίδευσης.

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΣΕ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

24. Οι οργανισμοί εκπαίδευσης για ικανότητα σε τύπο οφείλουν να εξασφαλίζουν ότι οι εκπαιδευόμενοι πληρούν τουλάχιστον τους προαπαιτούμενους όρους για την εκπαίδευση για ικανότητα σε τύπο, όπως ορίζονται στο JAR-FCL 1.250.

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

25. Ο οργανισμός εκπαίδευσης για ικανότητα σε τύπο συντάσσει και τηρεί Εγχειρίδιο Εκπαίδευσης και Εγχειρίδιο Πτητικής Λειτουργίας, τα οποία περιέχουν πληροφορίες και οδηγίες που καθιστούν το προσωπικό ικανό να εκτελεί τα καθήκοντά του και να καθοδηγεί τους εκπαιδευόμενους ως προς τον τρόπο συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις της σειράς μαθημάτων. Ο εν λόγω οργανισμός θέτει στη διάθεση του προσωπικού και, όπου έχει εφαρμογή, των εκπαιδευομένων τις πληροφορίες που περιέχονται στο εγχειρίδιο εκπαίδευσης, στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, καθώς και στα έγγραφα έγκρισης του οργανισμού. Η διαδικασία τροποποίησης πρέπει να αναφέρεται, ενώ πρέπει να διενεργείται κατάλληλος έλεγχος των εν λόγω τροποποιήσεων.

26. Το Εγχειρίδιο Εκπαίδευσης περιγράφει τα πρότυπα, τους στόχους και τους εκπαιδευτικούς σκοπούς προς τους οποίους οι εκπαιδευόμενοι πρέπει να συμμορφώνονται σε κάθε στάδιο της εκπαίδευσης, συμπεριλαμβανομένης της περιγραφής των απαιτήσεων εισαγωγής σε κάθε κύκλο μαθημάτων, ανάλογα με την περίπτωση. Το εγχειρίδιο εκπαίδευσης περιλαμβάνει τα παρακάτω:

Μέρος 1 - Ο σχεδιασμός της εκπαίδευσης.
Μέρος 2 - Ενημέρωση και πτητικές ασκήσεις.
Μέρος 3 - Συνθετική πτητική εκπαίδευση.
Μέρος 4 - Διδασκαλία θεωρητικών γνώσεων.
Για περισσότερες πληροφορίες βλέπε IEM No. 3 του JAR-FCL 1.055.

27. Το Εγχειρίδιο Πτητικής Λειτουργίας παρέχει σχετικές πληροφορίες στις αντίστοιχες ομάδες του προσωπικού, π.χ. στους εκπαιδευτές ικανότητας σε τύπο, στους εκπαιδευτές συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης, στους εκπαιδευτές εδάφους, στο προσωπικό πτητικής λειτουργίας και συντήρησης, κ.λπ., και περιέχει τα παρακάτω :

(α) Γενικά
(β) Τεχνικά
(γ) Διαδρομής
(δ) Εκπαίδευση προσωπικού
Για περισσότερες πληροφορίες βλέπε IEM No. 3 στο JAR-FCL 1.055.

Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.075

Προδιαγραφές για τα πτυχία πληρώματος πτήσης

(Βλέπε IEM FCL 3.100)

ΓΕΝΙΚΑ

1. Ο χειριστής πρέπει πάντοτε να είναι κάτοχος πτυχίου και πιστοποιητικού υγείας σε ισχύ όταν ασκεί τα δικαιώματα που απορρέουν από το πτυχίο.
2. Ο κάτοχος του πτυχίου πρέπει να φέρει έγγραφο που να περιέχει και φωτογραφία του με το οποίο να πιστοποιείται η ταυτότητά του.
3. Οποιοδήποτε συμπληρωματικό στοιχείο ιατρικού χαρακτήρα (π.χ. χρήση γυαλιών όρασης, κ.λπ.) καταχωρείται στο πιστοποιητικό υγείας (βλέπε JAR-FCL 3 IEM FCL 3.100) και στο πτυχίο υπό την διακριτική ευχέρεια της Αρχής.
4. Στο πλαίσιο του παρόντος τμήματος, ως "Αρχή" νοείται η Αρχή του Κράτους έκδοσης του πτυχίου.

ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΜΟΡΦΗ ΠΤΥΧΙΟΥ ΤΟΥ JAA

Εξώφυλλο

Εξώφυλλο	Απαιτήσεις
Όνομα και λογότυπο της Αρχής (στην αγγλική και εθνική γλώσσα) JOINT AVIATION AUTHORITIES (μόνο στην αγγλική) FLIGHT CREW LICENCE ΠΤΥΧΙΟ ΧΕΙΡΙΣΤΟΥ (στην αγγλική και εθνική γλώσσα) Issued in accordance with ICAO Standards Εκδίδεται σύμφωνα με τα πρότυπα του ICAO (στην αγγλική και εθνική γλώσσα)	*Το μέγεθος κάθε σελίδας δεν είναι μικρότερο από το ένα όγδοο σελίδας Α4, ούτε μεγαλύτερο από το μέγεθος του διαβατηρίου της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.*

Σελίδα 2

		Απαιτήσεις
I	**Κράτος έκδοσης**	
III	**Αριθμός πτυχίου**	*Ο αριθμός του πτυχίου αρχίζει πάντοτε με τον κωδικό χώρας μέλους των Η.Ε. που εκδίδει το πτυχίο.*
IV	**Επώνυμο- Όνομα κατόχου**	
XIV	**Ημερομηνία** (βλέπε οδηγίες) και **Τόπος γεννήσεως**	*Χρησιμοποιείται τυποποιημένη μορφή ημερομηνίας, δηλαδή ημέρα/μήνας/πλήρες έτος (π.χ. 21/01/1995).*
V	**Διεύθυνση** Οδός, πόλη, περιοχή, ταχυδρομικός κώδικας	*Βλέπε JAR–FCL 1.070*
VI	**Ιθαγένεια**	
VII	**Υπογραφή κατόχου**	
VIII	**Εκδίδουσα Αρχή**	
X	**Υπογραφή του αρμόδιου υπαλλήλου και ημερομηνία**	
XI	**Σφραγίδα της εκδίδουσας Αρχής**	

Σελίδα 3

II	**Τίτλοι πτυχίων, ημερομηνία αρχικής έκδοσης και κωδικός χώρας**	*Οι χρησιμοποιούμενες συντομογραφίες έχουν τη μορφή των συντομογραφιών που περιέχονται στις JAR–FCL (π.χ. PPL(H), ATPL(A), κ.λπ.). Χρησιμοποιείται τυποποιημένη μορφή ημερομηνίας, δηλαδή ημέρα/μήνας/πλήρες έτος (π.χ. 21/01/1995).*
IX	**Ισχύς**: Το παρόν πτυχίο πρέπει να ανανεωθεί το αργότερο την .... Τα δικαιώματα που απορρέουν από το πτυχίο ασκούνται μόνον εφόσον ο κάτοχος διαθέτει πιστοποιητικό υγείας σε ισχύ για το απαιτούμενο δικαίωμα. Με την εφαρμογή του JAR-FCL 1.015(a)(1) ο κάτοχος του πτυχίου μπορεί να ασκεί τα δικαιώματα που απορρέουν από το πτυχίο σε αεροσκάφος νηολογημένο σε οποιοδήποτε Κράτος Μέλος του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (JAA). Ο κάτοχος του πτυχίου πρέπει να φέρει έγγραφο που να περιέχει και φωτογραφία του με το οποίο να πιστοποιείται η ταυτότητά του.	*Η ανανέωση πρέπει να γίνει το αργότερο εντός 5 ετών από την ημερομηνία αρχικής έκδοσης η οποία εμφανίζεται στο μέρος II.* *Το εν λόγω έγγραφο δεν καθορίζεται, ωστόσο το διαβατήριο αποτελεί επαρκή απόδειξη όταν ο κάτοχος βρίσκεται εκτός του κράτους έκδοσης του πτυχίου.*
XII	**Δικαιώματα ραδιοτηλεφωνίας**: Ο κάτοχος του παρόντος πτυχίου έχει αποδείξει ότι διαθέτει ικανότητα χειρισμού ραδιοτηλεφωνικού εξοπλισμού επί αεροσκαφών στην αγγλική γλώσσα (προσδιορίζονται οι άλλες γλώσσες).	
XIII	**Παρατηρήσεις:** π.χ. ισχύει μόνο για αεροπλάνα νηολογημένα στο κράτος έκδοσης του πτυχίου.	*Όλες οι επιπλέον πληροφορίες σχετικά με το πτυχίο που απαιτούν ο ICAO, η/οι οδηγία/κανονισμοί (ΕΚ) ή οι JARs πρέπει να καταχωρίζονται στο χώρο αυτό.*

Σελίδα 4

XII Ικανότητες για επανεπικύρωση	
Κλάση/Τύπος/IR	***Παρατηρήσεις/Περιορισμοί***
Εκπαιδευτές	

Απαιτήσεις

Οι σελίδες αυτές προορίζονται για χρήση από την Αρχή προκειμένου να καταγραφούν οι απαιτήσεις που συνεπάγεται η αρχική χορήγηση ικανοτήτων, ή η ανανέωση ικανοτήτων των οποίων η ισχύς έχει λήξει.

Οι αρχικές χορηγήσεις και η ανανέωση ικανοτήτων καταχωρίζονται πάντοτε από την Αρχή.

Οι περιορισμοί πτητικής λειτουργίας καταχωρίζονται στο χώρο Παρατηρήσεις /Περιορισμοί δίπλα στο αντίστοιχο δικαίωμα που περιορίζεται, π.χ. η πρακτική σε πτήση εξέταση για ικανότητα πτήσης με όργανα να διεξάγεται με συγκυβερνήτη, περιορισμοί δικαιωμάτων εκπαιδευτή σε ένα τύπο αεροπλάνου. Περιορισμοί, όροι και τροποποιήσεις ιατρικού χαρακτήρα (π.χ. ισχύει μόνο σε περίπτωση συγκυβερνήτη) καταχωρούνται με τη μορφή που αναφέρονται στο πιστοποιητικό υγείας (βλέπε IEM FCL 3.100).

Σελίδες 5, 6 και 7:

Στο πλαίσιο της επανεπικύρωσης των περιοδικών ελέγχων για ικανότητα τύπου, τάξης και οργάνων ,έχει γίνει πρόβλεψη για την εγγραφή στοιχείων σε αυτές τις σελίδες της τυποποιημένης μορφής πτυχίου του JAA, τα εν λόγω στοιχεία καταχωρίζονται στο πτυχίο από τον εξεταστή που διενεργεί τους ελέγχους ικανότητας. Εναλλακτικά και κατά την κρίση της Αρχής, οι καταχωρίσεις της επανεπικύρωσης μπορούν να γίνουν μόνο από την εν λόγω Αρχή.

Εάν ο έλεγχος ικανότητας ο οποίος διενεργείται σε πολυκινητήριο αεροπλάνο περιλαμβάνει το μέρος της δοκιμασίας το αναφερόμενο σε πτήση με όργανα, ο έλεγχος αυτός συνεπάγεται την επανεπικύρωση της ικανότητας πτήσης με όργανα (σε αεροπλάνο) (IR(A)) (με περιορισμούς, εάν υπάρχουν). Εάν το μέρος του ελέγχου ικανότητας που αναφέρεται σε πτήση με όργανα δεν εκτελείται και οι έλεγχοι ικανότητας με όργανα (IR) σε άλλα αεροπλάνα δεν συνεπάγονται τη μεταβίβαση των αντίστοιχων δικαιωμάτων που απορρέουν από την ικανότητα πτήσης με όργανα (IFR), ο εξεταστής σημειώνει την ένδειξη "VFR" (ικανότητα πτήσης εξ όψεως) στην επανεπικύρωση της εν λόγω ικανότητας.

Οι ικανότητες εκπαιδευτή και οι ικανότητες τάξης εμβολοφόρου μονοκινητήριου μπορούν, επίσης κατά την κρίση της Αρχής, να επανεπικυρωθούν στο πτυχίο από τον εξεταστή, ο οποίος συμμετέχει στη διαδικασία της επανεπικύρωσης. Εάν ο εξεταστής δε συμμετέχει στη διαδικασία της επανεπικύρωσης, η καταχώριση ικανότητας γίνεται από την Αρχή.

Οι ικανότητες που δεν επικυρώνονται αφαιρούνται από το πτυχίο, κατά την κρίση της Αρχής και το αργότερο εντός 5 ετών από την τελευταία επανεπικύρωση.

Σελίδα 7 :

Ικανότητα	**Ημερομηνία εξέτασης**	**Ισχύει έως**	**Αριθ. Εξουσιοδοτήσεως εξεταστού**	**Υπογραφή εξεταστού**

(Κάθε σελίδα περιέχει 10 διαστήματα για την αρχική χορήγηση και την επανεπικύρωση των ικανοτήτων)

Σελίδα 8:

Συντομογραφίες που χρησιμοποιούνται στο εν λόγω πτυχίο	

Π.χ.

ATPL	Πτυχίο χειριστή εναερίων γραμμών
CPL	Πτυχίο επαγγελματία χειριστή
IR	Ικανότητα πτήσης με όργανα
(A)	Αεροπλάνο
(H)	Ελικόπτερο
SE	Μονοκινητήριο
ME	Πολυκινητήριο
MPA	Αεροπλάνο πολλαπλών χειριστών
SPA	Αεροπλάνο ενός χειριστή
R/T	Ραδιοτηλεφωνία
MEP	Πολυκινητήρια εμβολοφόρα αεροπλάνα
SEP	Μονοκινητήρια εμβολοφόρα αεροπλάνα
Τύπος	αναφέρεται στους καταλόγους του τμήματος ΣΤ
Τάξη	αναφέρεται στους καταλόγους του τμήματος ΣΤ
FI	Εκπαιδευτής πτήσης
FE	Εξεταστής πτήσης
TRE	Εξεταστής ικανότητας τύπου.

ΤΜΗΜΑ Β
ΕΚΠΑΙΔΕΥΟΜΕΝΟΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

JAR-FCL 1.085
Απαιτήσεις

α) Ο εκπαιδευόμενος χειριστής πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται από την Αρχή του κράτους στο οποίο πρόκειται να εκπαιδευτεί. Στο πλαίσιο καθορισμού των εν λόγω απαιτήσεων, η Αρχή διασφαλίζει ότι η άσκηση των δικαιωμάτων που παραχωρούνται στους εκπαιδευόμενους χειριστές δεν συνιστά κίνδυνο για την αεροναυτιλία.

β) Ο εκπαιδευόμενος χειριστής εκτελεί πτήση ΜΟΝΟΣ (solo) μόνο εφόσον διαθέτει σχετική εξουσιοδότηση από τον εκπαιδευτή πτήσεων.

JAR-FCL 1.090
Ελάχιστη ηλικία

Ο εκπαιδευόμενος χειριστής πρέπει να έχει συμπληρώσει τουλάχιστον το 16ο έτος της ηλικίας του πριν εκτελέσει για πρώτη φορά πτήση ΜΟΝΟΣ (solo).

JAR-FCL 1.095
Υγειονομική ικανότητα

Ο εκπαιδευόμενος χειριστής εκτελεί πτήση ΜΟΝΟΣ (solo) μόνον εφόσον διαθέτει πιστοποιητικό υγείας τάξης Α' ή Β' σε ισχύ.

ΤΜΗΜΑ Γ

ΠΤΥΧΙΟ ΧΕΙΡΙΣΤΗ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ (ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ)

JAR-FCL 1.100
Ελάχιστη ηλικία

Ο υποψήφιος για την απόκτηση πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων πρέπει να έχει συμπληρώσει τουλάχιστον το 17ο έτος της ηλικίας του.

JAR-FCL 1.105
Υγειονομική ικανότητα

Ο υποψήφιος για την απόκτηση πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων πρέπει να είναι κάτοχος πιστοποιητικού υγείας τάξεως Α΄ ή Β΄ σε ισχύ. Για την άσκηση των δικαιωμάτων που απορρέουν από το πτυχίο χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων ο υποψήφιος πρέπει να είναι κάτοχος πιστοποιητικού υγείας τάξεως Α΄ ή Β΄ σε ισχύ.

JAR-FCL 1.110
Δικαιώματα και όροι

α) Δικαιώματα. Με την επιφύλαξη των λοιπών όρων που καθορίζονται προς JARs, τα δικαιώματα του κατόχου πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων είναι η μη επ' αμοιβή άσκηση καθηκόντων κυβερνήτη ή συγκυβερνήτη οιουδήποτε αεροπλάνου που εκτελεί πτήσεις μη εμπορικού χαρακτήρα.

Β) Όροι

(3) Ο υποψήφιος για την απόκτηση πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων, ο οποίος έχει συμμορφωθεί προς τους όρους που καθορίζονται στα JAR-FCL 1.100, 1.105, 1.120, 1.125(α) και (β), 1.130 και 1.135, πληροί τις προϋποθέσεις για την έκδοση πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων, συμπεριλαμβανομένης, τουλάχιστον της ικανότητας τάξης /τύπου για το αεροπλάνο που χρησιμοποιείται στην πρακτική σε πτήση εξέταση.

(4) Σε περίπτωση άσκησης των δικαιωμάτων που απορρέουν από το πτυχίο κατά τη διάρκεια της νύκτας, ο κάτοχος του εν λόγω πτυχίου πρέπει να έχει συμμορφωθεί με το JAR-FCL 1.125(γ).

JAR-FCL 1.120
Πείρα και αναγνώριση προηγούμενης πείρας

Ο υποψήφιος για την απόκτηση πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων πρέπει να έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 45 ώρες πτήσης ως χειριστής σε αεροπλάνα, από τις οποίες οι 5 ώρες, κατ' ανώτατο όριο, είναι δυνατόν να έχουν πραγματοποιηθεί σε μέσο εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης (FNPT) ή σε εξομοιωτή πτήσεων. Στους κατόχους πτυχίων χειριστή ή ισοδυνάμων δικαιωμάτων για ελικόπτερα, υπερελαφρά ελικόπτερα, γυροπλάνα και υπερελαφρά πτητικά μέσα που διαθέτουν σταθερά πτερύγια και κινούμενες αεροδυναμικές επιφάνειες ελέγχου οι οποίες λειτουργούν και στις τρεις διαστάσεις, για ανεμόπτερα, ανεμόπτερα που μπορούν να εκτελούν αυτόνομες πτητικές λειτουργίες ή να απογειώνονται χωρίς εξωτερική υποστήριξη, μπορεί να αναγνωρίζεται το 10% του συνόλου των ωρών πτήσης που έχουν πραγματοποιήσει με την ιδιότητα του κυβερνήτη (PIC) στα εν λόγω αεροσκάφη, οι οποίες σε κάθε περίπτωση δεν μπορεί να υπερβαίνουν τις 10 ώρες, στο πλαίσιο του συνυπολογισμού για την απόκτηση πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων.

JAR-FCL 1.125
Σειρά εκπαιδευτικών μαθημάτων

(Βλέπε Προσαρτήματα 1, 2 & 3 στο JAR-FCL 1.125)
(Βλέπε AMC FCL 1.125)

α) Γενικά. Ο υποψήφιος για την απόκτηση πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων πρέπει να έχει ολοκληρώσει την απαιτούμενη εκπαίδευση σε οργανισμό πτητικής εκπαίδευσης ή φορέα, ο οποίος είναι εγκεκριμένος και αναγνωρισμένος από την Αρχή, σύμφωνα με το αναλυτικό εκπαιδευτικό πρόγραμμα που καθορίζεται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.125. Οι απαιτήσεις για την καταχώρηση καθορίζονται στα Προσαρτήματα 2 και 3 στον JAR-FCL 1.125.

β) Πτητική εκπαίδευση. Ο υποψήφιος για την απόκτηση πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων πρέπει να έχει συμπληρώσει 25 ώρες, κατ' ελάχιστο όριο, εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό και τουλάχιστον 10 ώρες πτήσης ΜΟΝΟΣ (solo) υπό επιτήρηση, σε αεροπλάνα τα οποία διαθέτουν πιστοποιητικό πλοϊμότητας που έχει εκδοθεί ή εγκριθεί από Κράτος Μέλος του JAA, στις ανωτέρω αναφερόμενες ώρες συμπεριλαμβάνονται τουλάχιστον πέντε ώρες αεροναυτιλιακού ταξιδίου ΜΟΝΟΣ (solo) συνοδευόμενου από τουλάχιστον ένα αεροναυτιλιακό ταξίδι απόστασης τουλάχιστον 270χλμ (150 ΝΜ), κατά τη διάρκεια του οποίου πρέπει να εκτελεστούν προσγειώσεις πλήρους ακινητοποιήσεως σε δύο αεροδρόμια διαφορετικά από το αεροδρόμιο αναχώρησης. Σε περίπτωση αναγνώρισης χρόνου πτήσης του υποψηφίου με την ιδιότητα του κυβερνήτη σε άλλο αεροσκάφος, σύμφωνα με το JAR-FCL 1.120, η απαίτηση για εκπαίδευση σε διπλό χειρισμό αεροπλάνων δύναται να μειωθεί σε 20 ώρες, κατ' ελάχιστο όριο.

γ) Επάρκεια για πτήσεις κατά τη διάρκεια της νύκτας. Για την άσκηση των δικαιωμάτων που απορρέουν από το πτυχίο κατά τη διάρκεια της νύκτας, απαιτείται η συμπλήρωση τουλάχιστον πέντε πρόσθετων ωρών πτήσης σε αεροπλάνα κατά τη διάρκεια της νύκτας, από τις οποίες οι 3 ώρες αφορούν εκπαίδευση σε διπλό χειρισμό, συμπεριλαμβανομένης τουλάχιστον 1 ώρας αεροναυτιλιακού ταξιδίου, πέντε απογειώσεων ΜΟΝΟΣ (solo), καθώς και πέντε προσγειώσεων ΜΟΝΟΣ (solo) πλήρους ακινητοποιήσεως. Η εν λόγω επάρκεια καταχωρείται στο πτυχίο.

JAR-FCL 1.130
Εξέταση θεωρητικών γνώσεων

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.130 & 1.135)

Ο υποψήφιος για την απόκτηση πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων πρέπει να αποδείξει στην Αρχή ότι διαθέτει το κατάλληλο επίπεδο θεωρητικών γνώσεων για την άσκηση των δικαιωμάτων που χορηγούνται στον κάτοχο του εν λόγω πτυχίου. Οι απαιτήσεις και οι διαδικασίες που αφορούν τις εξετάσεις θεωρητικών γνώσεων καθορίζονται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.130 & 1.135.

JAR-FCL 1.135
Πρακτική σε πτήση εξέταση

(Βλέπε JAR-FCL 1.125(α))
(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.130 & 1.135, Προσάρτημα 2 στο JAR-FCL 1.135 και Προσαρτήματα 1 και 3 στο JAR-FCL 1.240)

Ο υποψήφιος για την απόκτηση πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων πρέπει να έχει αποδείξει την ικανότητα εκτέλεσης, ως κυβερνήτης (PIC) αεροπλάνου, των σχετικών διαδικασιών και ελιγμών που περιγράφονται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.130 & 1.135 με ένα βαθμό επάρκειας κατάλληλο για την άσκηση των δικαιωμάτων που χορηγούνται στον κάτοχο πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων. Η πρακτική σε πτήση εξέταση διεξάγεται εντός έξι μηνών από την ολοκλήρωση της πτητικής εκπαίδευσης (βλέπε JAR-FCL 1.125(α)).

Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.125
Σειρά μαθημάτων για την απόκτηση πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων - Σύνοψη

(Βλέπε JAR-FCL 1.125)
(Βλέπε AMC FCL 1.125)

1. Σκοπός της σειράς μαθημάτων για την απόκτηση πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων είναι η εκπαίδευση του μαθητευόμενου χειριστή προκειμένου αυτός να εκτελεί πτήσεις με ασφάλεια και αποτελεσματικότητα, σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως εξ όψεως.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΘΕΩΡΗΤΙΚΩΝ ΓΝΩΣΕΩΝ

2. Το αναλυτικό πρόγραμμα θεωρητικών γνώσεων της σειράς μαθημάτων για την απόκτηση πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων καλύπτει τα ακόλουθα:

Νομοθεσία Πολιτικής Αεροπορίας, Γενικές τεχνικές αεροπορικές γνώσεις, Επιδόσεις και σχεδιασμό πτήσης, Ανθρώπινες δυνατότητες και περιορισμοί, Μετεωρολογία, Αεροναυτιλία, Διαδικασίες πτητικής λειτουργίας, βασικές αρχές πτήσης και επικοινωνίες.

Περαιτέρω λεπτομέρειες σχετικά με το σύνολο της εκπαίδευσης θεωρητικών γνώσεων παρατίθενται στην AMC FCL 1.125.

ΠΤΗΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

3. Το αναλυτικό πρόγραμμα πτητικής εκπαίδευσης για την απόκτηση πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων καλύπτει τα ακόλουθα:

α) ενέργειες πριν την εκτέλεση της πτήσης, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού μάζας και ζυγοστάθμισης, της επιθεώρησης και της τεχνικής υποστήριξης του αεροπλάνου·

β) ενέργειες σχετικές με το αεροδρόμιο και την εναέρια κυκλοφορία, προφυλάξεις και διαδικασίες αποφυγής συγκρούσεων·

γ) έλεγχος του αεροπλάνου με τη βοήθεια εξωτερικών σημείων αναφοράς·

δ) πτήση υπό οριακά χαμηλές ταχύτητες αέρα, έγκαιρη αντίληψη του αρχικού σταδίου απώλειας στήριξης, καθώς και της πλήρους απώλειας στήριξης και επαναφορά σε συνθήκες ομαλής πτήσης·

ε) πτήση υπό οριακά υψηλές ταχύτητες αέρα, έγκαιρη αντίληψη σπειροειδών βυθίσεων και επαναφορά σε συνθήκες ομα-

λής πτήσης·

στ) απογειώσεις και προσγειώσεις υπό κανονικές συνθήκες και με πλάγιους ανέμους·

ζ) απογειώσεις με μέγιστες επιδόσεις (σε βραχύ διάδρομο και σε συνδυασμό με απελευθέρωση εμποδίων), προσγειώσεις σε βραχύ διάδρομο·

η) εκτέλεση πτήσης αποκλειστικά με τη βοήθεια οργάνων, συμπεριλαμβανομένης της πραγματοποίησης επίπεδης στροφής 180 μοιρών (η εκπαίδευση αυτή μπορεί να διεξαχθεί από εκπαιδευτή πτήσεων αεροπλάνου)·

θ) αεροναυτιλιακό ταξίδι κατά το οποίο χρησιμοποιούνται στοιχεία οπτικής αναφοράς, σχεδιασμός στίγματος χωρίς τη βοήθεια εξωτερικών σημείων αναφοράς και ραδιοναυτιλιακά βοηθήματα.

ι) ενέργειες έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένης της εξομοίωσης δυσλειτουργιών του εξοπλισμού του αεροπλάνου, και

ια) πτητικές λειτουργίες προς, από και μέσω αεροδρομίων που διαθέτουν υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, συμμόρφωση προς τις διαδικασίες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες επικοινωνίας και φρασεολογία.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ

4. Πρέπει να διατίθεται επαρκής στόλος εκπαιδευτικών αεροπλάνων, κατάλληλων για τους κύκλους μαθημάτων εκπαίδευσης, τα οποία έχουν εξοπλισθεί και συντηρηθεί σύμφωνα με τα σχετικά πρότυπα των JAR. Η εκπαίδευση που διεξάγεται σε αεροπλάνα που διαθέτουν πιστοποιητικό πλοϊμότητας, το οποίο έχει εκδοθεί ή αναγνωρίζεται από Κράτος Μέλος του JAA, καθιστά τον υποψήφιο ικανό για την απόκτηση ικανότητας τάξης μονοκινητήριου εμβολοφόρου ταυτόχρονα με την απόκτηση του σχετικού πτυχίου. Η εκπαίδευση που διεξάγεται σε μηχανοκίνητο ανεμόπτερο περιήγησης, το οποίο έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με το JAR-22, καθιστά τον υποψήφιο ικανό για την απόκτηση ικανότητας κατηγορίας μηχανοκίνητου ανεμοπτέρου περιήγησης ταυτόχρονα με την απόκτηση του σχετικού πτυχίου. Κάθε αεροπλάνο πρέπει να είναι εξοπλισμένο με διπλά πρωτεύοντα χειριστήρια πτήσης, προς χρήση από τον εκπαιδευτή και τον εκπαιδευόμενο: δεν επιτρέπεται η χρήση αιωρουμένων (swing-over) χειριστηρίων πτήσης. Ο στόλος πρέπει να περιλαμβάνει, ανάλογα με τη φύση των μαθημάτων εκπαίδευσης, ένα ή περισσότερα αεροπλάνα τα οποία είναι κατάλληλα για την επίδειξη αποφυγής απώλειας στήριξης και περιδίνησης, καθώς και ένα ή περισσότερα αεροπλάνα τα οποία είναι κατάλληλα εξοπλισμένα για την προσομοίωση μετεωρολογικών συνθηκών που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων.

Τα αεροπλάνα που χρησιμοποιούνται για την εκπαίδευση πρέπει να έχουν εγκριθεί από την Αρχή για εκπαιδευτικούς σκοπούς.

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

5. Το αεροδρόμιο βάσης, καθώς και κάθε εναλλακτικό αεροδρόμιο βάσης, στο οποίο πραγματοποιείται η πτητική εκπαίδευση πρέπει να πληροί τις ακόλουθες απαιτήσεις.

α) Να διαθέτει τουλάχιστον ένα διάδρομο ή περιοχή απογείωσης η οποία επιτρέπει στο εκπαιδευτικό αεροπλάνο να πραγματοποιήσει κανονική απογείωση ή προσγείωση με τη μέγιστη εγκεκριμένη μάζα απογείωσης ή προσγείωσης, ανάλογα με την περίπτωση:

i) υπό συνθήκες νηνεμίας (με ταχύτητα ανέμου η οποία δεν υπερβαίνει τους τέσσερις κόμβους) και θερμοκρασίες που αντιστοιχούν στη μέση μέγιστη θερμοκρασία του θερμότερου μήνα του έτους στην περιοχή πτητικής λειτουργίας·

ii) με ελεύθερο το ίχνος πτήσης κατά την απογείωση από κάθε εμπόδιο, κατά τουλάχιστον 50 πόδια·

iii) με τον κινητήρα, το σύστημα προσγείωσης και τις υπεραντωτικές διατάξεις όπου έχει εφαρμογή να λειτουργούν σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή, και

iv) με ομαλή μετάβαση από την ταχύτητα αποκόλλησης από το έδαφος στην ταχύτητα βέλτιστου ρυθμού ανόδου, χωρίς να απαιτούνται εξαιρετικές ικανότητες ή ιδιαίτερες τεχνικές από το χειριστή.

β) να διαθέτει ενδείκτη κατεύθυνσης ανέμου ο οποίος είναι ορατός στο επίπεδο του εδάφους από τα άκρα κάθε διαδρόμου·

γ) να διαθέτει επαρκή φωτοσήμανση διαδρόμου, εφόσον χρησιμοποιείται για νυκτερινή εκπαίδευση·

δ) να διαθέτει μέσα επικοινωνιών αέρος/εδάφους, τα οποία είναι αποδεκτά από την Αρχή.

Για λεπτομέρειες βλέπε AMC FCL 1.125.

Προσάρτημα 2 στο JAR-FCL 1.125

Καταχώρηση φορέα για εκπαίδευση απόκτησης πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων μόνο

(Βλέπε JAR-FCL 1.125)

1. Αίτηση αποδοχής της καταχώρησης υποβάλλεται από τον ιδιοκτήτη ή τον υπεύθυνο του εκπαιδευτικού φορέα στην Αρχή του Κράτους Μέλους του JAA, στο οποίο έχει την έδρα του ο εκπαιδευτικός φορέας, η οποία παρέχει στον αιτούντα το σχετικό έντυπο.

2. Το έντυπο αίτησης για την καταχώρηση περιλαμβάνει τις πληροφορίες που παρατίθενται στο Προσάρτημα 3 στο JAR-FCL 1.125.

3. Μετά την παραλαβή του συμπληρωμένου εντύπου αίτησης, η Αρχή του Κράτους Μέλους του JAA στο οποίο έχει την έδρα του ο εκπαιδευτικός φορέας καταχωρεί σε αυτόν την διεξαγωγή εκπαίδευσης προς απόκτηση πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων, χωρίς να ακολουθήσει την τυπική διαδικασία έγκρισης, εκτός εάν κατά την κρίση της η Αρχή, έχει λόγους να αμφιβάλει ως προς την ασφαλή διεξαγωγή της εκπαίδευσης. Η Αρχή ενημερώνει σ΄ αυτήν την περίπτωση τον αιτούντα.

4. Κάθε αλλαγή των στοιχείων που καταχωρούνται στο εν λόγω έντυπο πρέπει να κοινοποιείται στην Αρχή.

5. Η καταχώρηση του φορέα παραμένει σε ισχύ έως ότου η Αρχή ενημερωθεί από τον υπεύθυνο του εν λόγω φορέα ότι πρόκειται να τερματισθεί η εκπαίδευση για την έκδοση πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων, ή εφόσον η Αρχή διαπιστώσει ότι η εκπαίδευση δεν διεξάγεται με ασφάλεια και/ή σύμφωνα με τα JAR-FCL. Και στις δύο ανωτέρω περιπτώσεις, ανακαλείται η καταχώρηση του εκπαιδευτικού φορέα.

Προσάρτημα 3 στο JAR-FCL 1.125

Περιεχόμενα του εντύπου αίτησης για την καταχώρηση στο μητρώο, φορέα εκπαίδευσης για την απόκτηση πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων

(Βλέπε JAR-FCL 1.115)
(Βλέπε JAR-FCL 1.125)

α	Επωνυμία και διεύθυνση του φορέα, π.χ. Λέσχη, Σχολή, Όμιλος·
β	Όνομα του(των) ιδιοκτήτη(τών)·
γ	Ημερομηνία της προβλεπόμενης έναρξης της δραστηριότητας·
δ	Όνομα, διεύθυνση και αριθμός τηλεφώνου του εκπαιδευτή πτήσεων και προσόντα αυτού·
ε	(i) Όνομα και, όπου έχει εφαρμογή, διεύθυνση αεροδρομίου, στο οποίο πρόκειται να διεξαχθεί η εκπαίδευση· (ii) Όνομα του εκμεταλλευομένου το αεροδρόμιο·
στ	Κατάλογος των αεροπλάνων που μπορεί να χρησιμοποιηθούν, συμπεριλαμβανομένων, όπου έχει εφαρμογή, όλων των μέσων συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης που μπορεί χρησιμοποιηθούν από τον φορέα, αναφέροντας: την τάξη/τύπο των αεροπλάνων, τον αριθμό(ούς) νηολόγησης, το όνομα του ιδιοκτήτη(ών) που έχει καταχωριστεί, τις κατηγορίες πιστοποιητικού πτητικής ικανότητας·
ζ	Τύπος εκπαίδευσης που πρόκειται να διεξαχθεί από τον φορέα: Θεωρητική εκπαίδευση για την απόκτηση πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων, Πτητική εκπαίδευση για την απόκτηση πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων, Ικανότητα πτήσης κατά τη διάρκεια της νύκτας, Ικανότητες τάξης μονοκινητηρίου αεροπλάνου ενός χειριστή, Άλλες (Αναφερόμενες λεπτομερώς) (βλέπε JAR–FCL 1.017)

η	Στοιχεία που αφορούν την ασφαλιστική κάλυψη του αεροσκάφους·
θ	Σημειώσατε εάν ο φορέας σας είναι πλήρους ή μερικής απασχόλησης·
ι	Πρόσθετες πληροφορίες που ενδεχομένως απαιτεί η Αρχή·
ια	Ακολουθεί δήλωση από τον αιτούντα ότι οι πληροφορίες που παρέχονται στις στήλες α) έως ι), ανωτέρω, είναι ορθές και ότι η εκπαίδευση πραγματοποιείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του JAR–FCL.
Ημερομηνία:	
Υπογραφή:	

Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.130 & 1.135

Εξέταση θεωρητικών γνώσεων και πρακτική σε πτήση εξέταση για την απόκτηση πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων

(Βλέπε JAR-FCL 1.130 και 1.135)
(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.125)
(Βλέπε IEM FCL 1.135)

ΕΞΕΤΑΣΗ ΘΕΩΡΗΤΙΚΩΝ ΓΝΩΣΕΩΝ

1 Η εν λόγω εξέταση πρέπει να είναι σε γραπτή μορφή, μπορεί να διεξαχθεί στο πλαίσιο μίας ή περισσοτέρων ημερών, κατά την κρίση της Αρχής και περιλαμβάνει εννέα θεματικά αντικείμενα όπως καθορίζονται παρακάτω. Μία εξέταση μπορεί να καλύπτει θέματα διαφορετικών αντικειμένων. Πρέπει να υπάρχει ένα σύνολο τουλάχιστον 120 ερωτήσεων. Οι χρόνοι εξέτασης δεν υπερβαίνουν τους ακόλουθους:

Αντικείμενο	Χρόνος (όχι περισσότερος από)
Νομοθεσία Πολιτικής Αεροπορίας και διαδικασίες ΕΕΚ	45 λεπτά
Γενικές τεχνικές γνώσεις αεροσκαφών	30 λεπτά
Επιδόσεις και σχεδιασμός πτήσης	1 ώρα
Ανθρώπινες δυνατότητες και περιορισμοί	30 λεπτά
Μετεωρολογία	30 λεπτά
Αεροναυτιλία	1 ώρα
Διαδικασίες πτητικής λειτουργίας	30 λεπτά
Βασικές αρχές πτήσης	45 λεπτά
Επικοινωνίες	30 λεπτά
Σύνολο	6 ώρες

Κατά την κρίση της Αρχής πρακτική εξέταση σε αίθουσα με εξοπλισμό επικοινωνιών μπορεί να διεξαχθεί ξεχωριστά.

2. Η πλειονότητα των ερωτήσεων πρέπει είναι πολλαπλής επιλογής.

3. Η εξέταση πραγματοποιείται στη γλώσσα(ες) την θεωρούμενη κατάλληλη από την Αρχή. Η Αρχή ενημερώνει τους υποψηφίους σχετικά με τη(τις) γλώσσα(ες) στην(στις) οποία(ες) πραγματοποιείται η εξέταση.

4. Ο υποψήφιος θεωρείται ότι έχει ολοκληρώσει με επιτυχία την εξέταση ενός αντικειμένου εφόσον συγκεντρώσει τουλάχιστον το 75% της βαθμολογίας που αντιστοιχεί στο συγκεκριμένο αντικείμενο. Βαθμοί δίδονται μόνο για τις σωστές απαντήσεις.

5. Με την επιφύλαξη των λοιπών διατάξεων των JAR-FCL, ο υποψήφιος θεωρείται ότι έχει ολοκληρώσει επιτυχώς τις θεωρητικές εξετάσεις για την απόκτηση πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων εφόσον επιτύχει σε όλα τα εξεταζόμενα μέρη εντός περιόδου 12 μηνών. Η επιτυχία στην εξέταση θεωρητικών γνώσεων αναγνωρίζεται, όσον αφορά την απονομή του πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων, για περίοδο 24 μηνών από την ημερομηνία της επιτυχούς ολοκλήρωσης των εξετάσεων.

ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΣΕ ΠΤΗΣΗ ΕΞΕΤΑΣΗ

6. Ο υποψήφιος που συμμετέχει σε πρακτική σε πτήση εξέταση για την απόκτηση πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων πρέπει να έχει εκπαιδευτεί στην ίδια τάξη /τύπο αεροπλάνου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί στην εν λόγω δοκιμασία. Ο υποψήφιος είναι ελεύθερος να επιλέξει να εξεταστεί σε μονοκινητήριο ή σε πολυκινητήριο αεροπλάνο, εφόσον πληροί την απαίτηση πείρας των 70 ωρών χρόνου πτήσης ως κυβερνήτης σε αεροπλάνα, σύμφωνα με το JAR-FCL 1.255 ή 1.260. Το αεροπλάνο που χρησιμοποιείται για την πρακτική σε πτήση εξέταση πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις που αφορούν τα εκπαιδευτικά αεροπλάνα (βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.125).

7. Η Αρχή καθορίζει τις διοικητικές ρυθμίσεις που αφορούν την επιβεβαίωση της καταλληλότητας του υποψηφίου προκειμένου να συμμετάσχει στην εξέταση, συμπεριλαμβανομένης της γνωστοποίησης του αρχείου εκπαίδευσης του υποψηφίου στον εξεταστή.

8. Ο υποψήφιος πρέπει να επιτύχει στα μέρη 1 έως 5 της πρακτικής σε πτήση εξέτασης, και στο μέρος 6 εάν χρησιμοποιηθεί πολυκινητήριο αεροπλάνο. Εάν αποτύχει σε κάποιο τμήμα ενός μέρους, θεωρείται ότι αποτυγχάνει σε αυτό το μέρος. Σε περίπτωση αποτυχίας σε περισσότερα από ένα μέρη, ο υποψήφιος είναι υποχρεωμένος να επαναλάβει ολόκληρη την εξέταση. Ο υποψήφιος που αποτυγχάνει σε ένα μόνο μέρος επανεξετάζεται στο μέρος στο οποίο απέτυχε. Σε περίπτωση μη επιτυχίας σε οποιοδήποτε μέρος της επανεξέτασης, συμπεριλαμβανομένων των μερών στα οποία ο υποψήφιος είχε επιτύχει σε προηγούμενη προσπάθεια, ο υποψήφιος είναι υποχρεωμένος να επαναλάβει ολόκληρη την εξέταση. Όλα τα μέρη της πρακτικής σε πτήση εξέτασης πρέπει να ολοκληρωθούν εντός έξι μηνών.

9. Σε περίπτωση μη επιτυχίας σε οιαδήποτε πρακτική σε πτήση εξέταση, ενδέχεται να απαιτηθεί περαιτέρω εκπαίδευση. Η αποτυχία σε όλα τα μέρη της εξέτασης μετά από δύο προσπάθειες συνεπάγεται την απαίτηση για περαιτέρω εκπαίδευση, μετά από απόφαση της Αρχής. Ο υποψήφιος μπορεί να επαναλάβει την πρακτική σε πτήση εξέταση όσες φορές χρειαστεί.

ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΕΞΕΤΑΣΗΣ

10. Η Αρχή παρέχει στον εξεταστή πτήσεων επαρκείς πληροφορίες όσον αφορά την ασφάλεια προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφαλής διεξαγωγή της δοκιμασίας.

11. Εάν ο υποψήφιος αποφασίσει να τερματίσει την πρακτική σε πτήση εξέταση για λόγους που κρίνονται ανεπαρκείς από τον εξεταστή πτήσεων, επανεξετάζεται σε ολόκληρη την εξέταση. Εάν η εξέταση τερματισθεί για λόγους που κρίνονται επαρκείς από τον εξεταστή πτήσεων, ο υποψήφιος επανεξετάζεται σε προσεχή πτήση μόνο σε όσα μέρη δεν ολοκληρώθηκαν.

12. Κάθε ελιγμός ή διαδικασία της εξέτασης μπορεί να επαναληφθεί μία φορά από τον υποψήφιο. Ο εξεταστής πτήσεων δύναται να διακόψει τη δοκιμασία σε οποιοδήποτε στάδιο αυτής, εφόσον αυτός κρίνει ότι η επίδειξη των πτητικών δεξιοτήτων του υποψηφίου απαιτεί πλήρη επανεξέταση.

13. Ο υποψήφιος καλείται να εκτελέσει καθήκοντα χειρισμού του αεροπλάνου από τη θέση εκείνη που επιτρέπει την εκτέλεση καθηκόντων κυβερνήτη, καθώς και να εκτελέσει την εξέταση ως να αποτελεί το μοναδικό μέλος του πληρώματος. Η ανάθεση της ευθύνης για την εκτέλεση της πτήσης πραγματοποιείται βάσει των εθνικών κανονισμών.

14. Ο εξεταστής πτήσεων επιλέγει τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί στο πλαίσιο της εξέτασης αεροναυτιλίας. Η

διαδρομή μπορεί να ολοκληρωθεί στο αεροδρόμιο αναχώρησης ή σε άλλο αεροδρόμιο. Ο υποψήφιος είναι υπεύθυνος για το σχεδιασμό της πτήσης και εξασφαλίζει ότι το σύνολο του εξοπλισμού και των εγγράφων που αφορούν την εκτέλεση της πτήσης βρίσκονται στο αεροπλάνο. Το μέρος της εξέτασης που αφορά τη ναυτιλία, όπως καθορίζεται στο Προσάρτημα 2 στο JAR-FCL 1.135, διαρκεί τουλάχιστον 60 λεπτά και δύναται να διεξαχθεί ως μεμονωμένη δοκιμασία, κατόπιν συμφωνίας μεταξύ του υποψηφίου και του εξεταστή πτήσεων.

15. Ο υποψήφιος επιδεικνύει στον εξεταστή πτήσεων τους προβλεπόμενους ελέγχους και καθήκοντα, συμπεριλαμβανομένης της αναγνώρισης του εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας. Οι έλεγχοι ολοκληρώνονται βάσει του εγκεκριμένου καταλόγου ελέγχου ενεργειών για το αεροπλάνο με το οποίο διεξάγεται η εξέταση. Κατά την διάρκεια της προετοιμασίας για την εξέταση, πριν από την πτήση, απαιτείται από τον υποψήφιο να καθορίσει τις ρυθμίσεις ισχύος και τις ταχύτητες. Δεδομένα επιδόσεων για την απογείωση, την προσέγγιση και την προσγείωση υπολογίζονται από τον υποψήφιο σε εφαρμογή αυτών που αναγράφονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας ή στο εγχειρίδιο πτήσης του συγκεκριμένου αεροπλάνου.

16. Ο εξεταστής πτήσεων δεν συμμετέχει στην πτητική λειτουργία του αεροπλάνου, εκτός από τις περιπτώσεις κατά τις οποίες η παρέμβασή του κρίνεται απαραίτητη για λόγους ασφαλείας ή για την αποφυγή αδικαιολόγητης καθυστέρησης στην υπόλοιπη εναέρια κυκλοφορία.

ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ ΣΕ ΠΤΗΣΗ ΕΞΕΤΑΣΗΣ

17. Ο υποψήφιος πρέπει να επιδείξει την ικανότητα
- να χειρίζεται το αεροπλάνο στο πλαίσιο των ορίων του·
- να εκτελεί όλους τους ελιγμούς ομαλά και με ακρίβεια·
- να διαθέτει ορθή κρίση και ικανότητα χειρισμού·
- να εφαρμόζει τις αεροναυτικές γνώσεις, και
- να διατηρεί πάντοτε τον έλεγχο του αεροπλάνου κατά τρόπο που να μην τίθεται ποτέ υπό σοβαρή αμφισβήτηση η επιτυχής έκβαση της διαδικασίας ή του ελιγμού.

18. Τα ακόλουθα όρια αποτελούν γενικές κατευθύνσεις. Ο εκπαιδευτής πτήσεων λαμβάνει υπόψη του τις συνθήκες αναταράξεων, τα χαρακτηριστικά χειρισμού και τις επιδόσεις του χρησιμοποιούμενου αεροπλάνου.

- Ύψος
  - Κανονική πτήση – ± 150 πόδια
    με εξομοιούμενη βλάβη κινητήρα – ± 200 πόδια
- Πορεία / Ίχνος ραδιοβοηθημάτων
  - Κανονική πτήση – ± 10°
    με εξομοιούμενη βλάβη κινητήρα – ± 15°
- Ταχύτητα
  - Απογείωση και προσέγγιση – +15/–5 κόμβοι
    σε όλες τις άλλες περιοχές πτήσεων – ± 15 κόμβοι

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ ΣΕ ΠΤΗΣΗ ΕΞΕΤΑΣΗΣ

19. Στο πλαίσιο της πρακτικής σε πτήση εξέτασης για την έκδοση πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων σε μονοκινητήρια ή πολυκινητήρια αεροπλάνα χρησιμοποιούνται τα περιεχόμενα και τα μέρη της πρακτικής σε πτήση εξέτασης που αναφέρονται στο Προσάρτημα 2 στο JAR-FCL 1.135. Η Αρχή μπορεί να καθορίσει τη μορφή και το έντυπο αίτησης για την πρακτική σε πτήση εξέταση(βλέπε IEM FCL 1.135).

Προσάρτημα 2 στο JAR-FCL 1.135

Περιεχόμενα της πρακτικής σε πτήση εξέτασης για την έκδοση πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων

(Βλέπε JAR-FCL 1.135)
(Βλέπε IEM FCL 1.135)

ΜΕΡΟΣ 1 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΤΗΣ ΠΤΗΣΗΣ	
Η χρήση καταλόγου ελέγχου ενεργειών, καθώς και οι ενέργειες που συνθέτουν την ορθή αεροπορική συμπεριφορά (έλεγχος του αεροπλάνου με τη βοήθεια εξωτερικών σημείων αναφοράς, διαδικασίες αντιπαγοποίησης/αποπαγοποίησης, κ.λπ.) αφορούν όλα τα μέρη	
α	Γνώση του αεροπλάνου
β	Μάζα και ζυγοστάθμιση και υπολογισμός επιδόσεων

γ	Επιθεώρηση και εξυπηρέτηση του αεροπλάνου πριν την εκτέλεση της πτήσης
δ	Εκκίνηση κινητήρων και διαδικασίες μετά την εκκίνηση
ε	Τροχοδρόμηση και διαδικασίες αεροδρομίου, διαδικασίες πριν την απογείωση
στ	Απογείωση και έλεγχοι μετά από αυτή
ζ	Διαδικασίες αναχώρησης του αεροδρομίου
η	Επικοινωνία – συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες ραδιοεπικοινωνίας

	ΜΕΡΟΣ 2 **ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΤΗΣ ΠΤΗΣΗΣ**
α	Επικοινωνία – συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες ραδιοεπικοινωνίας
β	Ευθεία και οριζόντια πτήση συνοδευόμενη από αλλαγές ταχύτητας
γ	Άνοδος: i) Κανονικός βαθμός ανόδου ii) Στροφές ανόδου iii) Οριζοντίωση
δ	Μεσαίες στροφές (κλίση 30°)
ε	Στροφές μεγάλης γωνίας (κλίση 45°) (συμπεριλαμβανομένης της έγκαιρης αντίληψης σπειροειδούς βύθισης και της επαναφοράς σε συνθήκες ομαλής πτήσης)
στ	Πτήση υπό οριακά χαμηλή ταχύτητα αέρα με και χωρίς τη χρήση των υπεραντωτικών [illegible]
ζ	Απώλεια στήριξης: i) Καθαρή απώλεια στήριξης, επαναφορά με ισχύ ii) Προσέγγιση σε απώλεια στήριξης με καθοδική στροφή κλίσης 30°, διαμόρφωση προσέγγισης iii) Προσέγγιση σε απώλεια στήριξης στο πλαίσιο διαδικασίας προσγείωσης
η	Κάθοδος: iv) Κάθοδος με και χωρίς ισχύ v) Στροφές καθόδου (κλειστή στροφή κατά την ολίσθηση) vi) Οριζοντίωση
	ΜΕΡΟΣ 3 **ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ**
α	Σχέδιο πτήσης, σχεδιασμός στίγματος χωρίς τη βοήθεια εξωτερικών σημείων αναφοράς και ανάγνωση χάρτη
β	Διατήρηση ύψους, πορείας και ταχύτητας
γ	Προσανατολισμός, χρόνοι και αλλαγή των αναμενόμενων χρόνων άφιξης, διατήρηση μητρώου
δ	Εκτροπή πορείας προς αεροδρόμιο εναλλαγής (σχεδιασμός και εφαρμογή)
ε	Χρήση ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων
στ	Βασικός πτητικός έλεγχος οργάνων (στροφή 180° σε εξομοιούμενες μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων)
ζ	Διαχείριση πτήσης (Έλεγχοι, συστήματα καυσίμου και παγοποίησης του αναμικτήρα, κ.λπ.) Επικοινωνία – συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες ραδιοεπικοινωνίας.

ΜΕΡΟΣ 4 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΦΙΞΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ	
α	Διαδικασίες άφιξης στο αεροδρόμιο
β	*Προσγείωση ακριβείας (προσγείωση σε βραχύ διάδρομο), πλάγιος άνεμος εφόσον υπάρχουν κατάλληλες συνθήκες
γ	*Προσγείωση χωρίς τη χρήση υπεραντωτικών διατάξεων
δ	Προσέγγιση για προσγείωση με χαμηλά στοιχεία ισχύος (ΜΟΝΟ ΜΟΝΟΚΙΝΗΤΗΡΙΑ)
ε	Προσγείωση επαφής και επαναπογείωση (Touch and go)
στ	Επανακύκλωση από χαμηλό ύψος
ζ	Επικοινωνία – συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες ραδιοεπικοινωνίας
η	Ενέργειες μετά την ολοκλήρωση της πτήσης
ΜΕΡΟΣ 5 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΣΕ ΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΚΑΙ ΣΕ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ	
Αυτό το μέρος μπορεί να συνδυαστεί με τα μέρη 1 έως και 4	
α	Εξομοιούμενη βλάβη κινητήρα μετά την απογείωση (ΜΟΝΟ ΜΟΝΟΚΙΝΗΤΗΡΙΑ)
β	Εξομοιούμενη αναγκαστική προσγείωση (ΜΟΝΟ ΜΟΝΟΚΙΝΗΤΗΡΙΑ)
γ	Εξομοιούμενη προσγείωση για προληπτικούς λόγους (ΜΟΝΟ ΜΟΝΟΚΙΝΗΤΗΡΙΑ)
δ	Εξομοιούμενες περιπτώσεις επείγουσας ανάγκης
ΜΕΡΟΣ 6 ΕΞΟΜΟΙΩΣΗ ΑΣΥΜΜΕΤΡΙΚΗΣ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΧΕΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΑΞΗΣ / ΤΥΠΟΥ	
Αυτό το μέρος μπορεί να συνδυαστεί με τα μέρη 1 έως και 5	
α	Εξομοιούμενη βλάβη κινητήρα κατά την διάρκεια της απογείωσης (σε ασφαλές ύψος, διαφορετικά εκτελείται σε εξομοιωτή πτήσης)
β	Ασυμμετρική προσέγγιση και επανακύκλωση
γ	Ασυμμετρική προσέγγιση και προσγείωση με ακινητοποίηση
δ	Σταμάτημα κινητήρα και επανεκκίνηση
ε	Επικοινωνία – συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες ραδιοεπικοινωνίας, Ορθή αεροπορική συμπεριφορά
στ	Όπως καθορίζεται από τον Εξεταστή Πτήσεων να συμπεριληφθεί οποιοδήποτε σχετικό θέμα της πρακτικής σε πτήση εξέτασης για την απόκτηση ικανότητας τάξης/τύπου εφόσον έχει εφαρμογή: i) Συστήματα αεροπλάνου περιλαμβάνοντας προσγείωση με αυτόματο πιλότο ii) Λειτουργία του συστήματος συμπίεσης iii) Χρήση του συστήματος αποπάγωσης και αντιπάγωσης
ζ	Προφορικές ερωτήσεις

* Ο ενδεχόμενος συνδυασμός μερικών από τα θέματα αυτά εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια του εξεταστή πτήσεων

ΤΜΗΜΑ Δ
ΠΤΥΧΙΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΑ ΧΕΙΡΙΣΤΗ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ
CPL(A)

JAR-FCL 1.140
Ελάχιστη ηλικία

Ο υποψήφιος για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου πρέπει να έχει συμπληρώσει τουλάχιστον το 18ο έτος της ηλικίας του.

JAR-FCL 1.145
Υγειονομική ικανότητα

Ο υποψήφιος για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου πρέπει να είναι κάτοχος πιστοποιητικού υγείας τάξης Α' σε ισχύ. Για την άσκηση των δικαιωμάτων που απορρέουν από το πτυχίο επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου ο υποψήφιος πρέπει να είναι κάτοχος πιστοποιητικού υγείας τάξης Α' σε ισχύ.

JAR-FCL 1.150
Δικαιώματα και όροι

α). Δικαιώματα. Με την επιφύλαξη των λοιπών όρων που καθορίζονται στις JARS, τα δικαιώματα του κατόχου πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου είναι:

(1) η άσκηση όλων των δικαιωμάτων του κατόχου πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων·

(2) η άσκηση καθηκόντων κυβερνήτη ή συγκυβερνήτη σε κάθε αεροπλάνο που εκτελεί πτητικές λειτουργίες οι οποίες δεν συνιστούν εμπορικές αερομεταφορές·

(3) η άσκηση καθηκόντων κυβερνήτη στο πλαίσιο εμπορικών αερομεταφορών με οιοδήποτε αεροπλάνο ενός χειριστή·

(4) η άσκηση καθηκόντων συγκυβερνήτη στο πλαίσιο εμπορικών αερομεταφορών.

β) Όροι. Ο υποψήφιος για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου, ο οποίος έχει συμμορφωθεί προς τους όρους που καθορίζονται στο JAR-FCL 1.140, 1.145 και 1.155 έως 1.170, πρέπει να έχει εκπληρώσει τις απαιτήσεις που αφορούν την έκδοση τουλάχιστον του πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου, περιλαμβανομένης της ικανότητας τάξης/τύπου για το αεροπλάνο που χρησιμοποιείται στην πρακτική σε πτήση εξέταση, καθώς και της ικανότητας πτήσης με όργανα, εφόσον περιλαμβάνεται σειρά μαθημάτων και εξέταση για την απόκτηση ικανότητας πτήσης με όργανα.

JAR-FCL 1.155
Πείρα και αναγνώριση προηγούμενης πείρας

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.160 & 1.165(α)(1) έως(α)(3)
(Βλέπε AMC FCL 1.160 & 1.165(α)(1) έως(α)(3))

α) Σειρά μαθημάτων ολοκληρωμένης εκπαίδευσης

(1) Πείρα. Ο υποψήφιος για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου, ο οποίος έχει παρακολουθήσει και αποπερατώσει ικανοποιητικώς σειρά μαθημάτων ολοκληρωμένης πτητικής εκπαίδευσης, πρέπει να έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 150 ώρες χρόνου πτήσης ως χειριστής αεροπλάνων που διαθέτουν πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας το οποίο έχει εκδοθεί ή γίνει αποδεκτό από Κράτος Μέλος του JAA.

(2) Αναγνώριση προηγούμενης πείρας. Από τις 150 ώρες χρόνου πτήσης:

i) 20 ώρες μπορούν να έχουν πραγματοποιηθεί σε ελικόπτερα και/ή σε μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης, και

ii) 10 ώρες μπορεί να καλύπτουν χρόνο με όργανα στο έδαφος.

β) Σειρά μαθημάτων βαθμιαίας (modular) εκπαίδευσης.

(1) Πείρα. Ο υποψήφιος για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου, ο οποίος δεν έχει παρακολουθήσει σειρά μαθημάτων ολοκληρωμένης πτητικής εκπαίδευσης, πρέπει να έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 200 ώρες χρόνου πτήσης ως χειριστής αεροπλάνων, τα οποία διαθέτουν πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας που έχει εκδοθεί ή γίνει αποδεκτό από Κράτος Μέλος του JAA.

(2) Αναγνώριση προηγούμενης πείρας. Από τις 200 ώρες χρόνου πτήσης:

i) οι 10 ώρες μπορούν να καλύπτουν χρόνο με όργανα στο έδαφος, και

ii) οι 30 ώρες να καλύπτουν χρόνο πτήσης με την ιδιότητα του κυβερνήτη, ο οποίος είναι κάτοχος πτυχίου χειριστή ιδιωτικών ελικοπτέρων, ή

iii) οι 100 ώρες μπορεί να έχουν πραγματοποιηθεί από τον υποψήφιο σε ελικόπτερα με την ιδιότητα του κυβερνήτη, ο οποίος είναι κάτοχος πτυχίου επαγγελματία χειριστή ελικοπτέρων, ή

iv) οι 30 ώρες μπορεί να καλύπτουν χρόνο πτήσης με την ιδιότητα του κυβερνήτη σε μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης ή σε ανεμόπτερα.

γ) Χρόνος πτήσης. Ο υποψήφιος πρέπει να έχει συμπληρώσει σε αεροπλάνα κατά τη διάρκεια της σειράς μαθημάτων ολοκληρωμένης εκπαίδευσης 150 ωρών χρόνου πτήσης (βλέπε επίσης JAR-FCL 1.050(α)(3) και της σειράς μαθημάτων βαθμιαίας εκπαίδευσης 200 ωρών χρόνου πτήσης, περιλαμβάνοντας τουλάχιστον:

(1) 100 ώρες ως κυβερνήτης, ή 70 ώρες ως κυβερνήτης εφόσον οι ώρες αυτές έχουν πραγματοποιηθεί κατά τη διάρκεια σειράς μαθημάτων ολοκληρωμένης πτητικής εκπαίδευσης, όπως καθορίζεται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.160 & 1.165(α)(1) έως (α)(3) και στις AMC FCL 1.160 & 1.165(α)(1) έως(α)(3),

(2) 20 ώρες χρόνου πτήσης αεροναυτιλιακού ταξιδίου ως κυβερνήτης, συμπεριλαμβανομένης της πτήσης αεροναυτιλιακού ταξιδίου συνολικής απόστασης τουλάχιστον 540 χιλιομέτρων (300 NM), κατά τη διάρκεια της οποίας πρέπει να εκτελούνται προσγειώσεις πλήρους ακινητοποιήσεως σε δύο αεροδρόμια διαφορετικά από τα αεροδρόμια αναχώρησης,

(3) 10 ώρες χρόνου εκπαίδευσης με όργανα, από τις οποίες 5 ώρες, κατ' ανώτατο όριο, καλύπτουν χρόνο με όργανα στο έδαφος, και

(4) 5 ώρες χρόνου νυκτερινής πτήσης, όπως καθορίζεται στο JAR-FCL 1.165(β)

JAR-FCL 1.160
Θεωρητικές γνώσεις

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.160 & 1.165(α)(1) έως(α)(4))

α) Σειρά μαθημάτων. Ο υποψήφιος για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου πρέπει να έχει παρακολουθήσει εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων, στα πλαίσια εγκεκριμένης σειράς μαθημάτων, σε εγκεκριμένο οργανισμό πτητικής εκπαίδευσης ή σε εγκεκριμένο οργανισμό, ο οποίος ειδικεύεται στην εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων. Η σειρά μαθημάτων πρέπει να συνδυάζεται με μαθήματα πτητικής εκπαίδευσης, όπως καθορίζεται στο JAR-FCL 1.165.

β) Εξέταση. Ο υποψήφιος για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου πρέπει να αποδείξει ότι διαθέτει το κατάλληλο για την άσκηση των δικαιωμάτων που χορηγούνται στον κάτοχο του εν λόγω πτυχίου επίπεδο γνώσεων, καθώς και να πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο JAR-FCL 1(Αεροπλάνα) Τμήμα Ι.

(γ) Ο υποψήφιος ο οποίος έχει συμμετάσχει σε σειρά μαθημάτων ολοκληρωμένης πτητικής εκπαίδευσης πρέπει να αποδείξει τουλάχιστον το επίπεδο γνώσεων που απαιτείται από την εν λόγω σειρά, όπως καθορίζεται στο σχετικό Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.160 & 1.165(α)(1) έως (α)(3).

JAR-FCL 1.165
Πτητική εκπαίδευση

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.160 & 1.165(α)(1) έως (α)(4) και στις AMC FCL 1.160 & 1.165(α)(1) έως (α)(4)).

α) Σειρά μαθημάτων. Ο υποψήφιος για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου πρέπει να έχει ολοκληρώσει, σε εγκεκριμένο οργανισμό πτητικής εκπαίδευσης, εγκεκριμένη σειρά μαθημάτων ολοκληρωμένης ή βαθμιαίας (modular) πτητικής εκπαίδευσης σε αεροπλάνα, τα οποία διαθέτουν πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας που έχει εκδοθεί ή γίνει αποδεκτό από Κράτος Μέλος του JAA. Η σειρά μαθημάτων πρέπει να συνδυάζεται με σειρά μαθημάτων θεωρητικών γνώσεων. Για περαιτέρω λεπτομέρειες σχετικά με τις εγκεκριμένες σειρές μαθημάτων, βλέπε τα ακόλουθα:

(1) σειρά ολοκληρωμένης εκπαίδευσης χειριστή εναερίων γραμμών αεροπλάνου ATPL(A) - Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.160 και 1.165(α)(1) και στις AMC FCL 1.160 & 1.165(α)(1)·

(2) σειρά ολοκληρωμένης εκπαίδευσης για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου με ικανότητα πτήσης με όργανα (CPL(A)/IR) - Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.160 και 1.165(α)(2) και στις AMC FCL 1.160 & 1.165(α)(2)·

(3) σειρά ολοκληρωμένης εκπαίδευσης για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου (CPL(A)) - Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.160 & 1.165(α)(3) και στις AMC FCL 1.160 & 1.165(α)(3), και

(4) σειρά βαθμιαίας εκπαίδευσης για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή (αεροπλάνου) (CPL(A)) - Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.160 & 1.165(α)(4) και στις AMC FCL 1.160 & 1.165(α)(4).

β) Εκπαίδευση κατά τη νύκτα. Ο υποψήφιος πρέπει να έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 5 ώρες χρόνου πτήσης σε αεροπλάνα κατά τη διάρκεια της νύκτας, από τις οποίες οι 3 ώρες πρέπει να αφορούν εκπαίδευση σε διπλό χειρισμό, συμπεριλαμβανομένης τουλάχιστον 1 ώρας αεροναυτιλιακού ταξιδίου, πέντε απογειώσεων ΜΟΝΟΣ (solo), καθώς και πέντε προσγειώσεων ΜΟΝΟΣ (solo) πλήρους ακινητοποιήσεως.

JAR-FCL 1.170
Πρακτική σε πτήση εξέταση

(Βλέπε Προσαρτήματα 1 και 2 στο JAR-FCL 1.170)
(Βλέπε Προσαρτήματα 1 στο JAR-FCL 1.160 και 1.165(α)(1) έως και (α)(4))

Ο υποψήφιος για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου πρέπει να έχει αποδείξει την ικανότητα εκτέλεσης ως κυβερνήτης αεροπλάνου των σχετικών διαδικασιών και ελιγμών που περιγράφονται στα Προσαρτήματα 1 και 2 στο JAR-FCL 1.170 σε επίπεδο αντίστοιχο των δικαιωμάτων που χορηγούνται στον κάτοχο του πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου. Ο υποψήφιος πρέπει να εκτελέσει την πρακτική εν πτήση εξέταση όπως απαιτείται στο σχετικό Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.160 & 1.165(α)(1) έως (α)(4).

Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.160 & 1.165(α)(1)
Σειρά ολοκληρωμένης εκπαίδευσης για την απόκτηση πτυχίου χειριστή εναερίων γραμμών αεροπλάνου

(Βλέπε JAR-FCL 1.160, 1.165 & 1.170)
(Βλέπε Προσαρτήματα 1 και 2 στο JAR-FCL 1.170)
(Βλέπε Προσαρτήματα 1 και 2 στο JAR-FCL 1.210)
(Βλέπε AMC FCL 1.160 & 1.165(α)(1))
(Βλέπε AMC FCL 1.470(α))
(Βλέπε IEM FCL 1.170)

1. Σκοπός της σειράς ολοκληρωμένης εκπαίδευσης χειριστή εναερίων γραμμών αεροπλάνου είναι η εκπαίδευση χειριστών προκειμένου να αποκτήσουν το επίπεδο ικανότητας που απαιτείται για την εκτέλεση καθηκόντων συγκυβερνήτη σε πολυκινητήρια αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών στο πλαίσιο εμπορικών αερομεταφορών, καθώς και η απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου με ικανότητα πτήσης με όργανα.

2. Ο υποψήφιος που επιθυμεί να παρακολουθήσει σειρά ολοκληρωμένης εκπαίδευσης χειριστή εναερίωνγραμμών αεροπλάνου πρέπει να ολοκληρώσει, υπό την επίβλεψη του προϊσταμένου εκπαίδευσης εγκεκριμένου οργανισμού πτητικής εκπαίδευσης, όλα τα στάδια εκπαίδευσης στο πλαίσιο συνεχούς εγκεκριμένης σειράς μαθημάτων, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του εν λόγω οργανισμού.

3. Ο κύκλος μαθημάτων διαρκεί από 12 έως 36 μήνες. Η Αρχή μπορεί να εγκρίνει τυχόν ειδικές ρυθμίσεις προκειμένου να παρατείνεται η διάρκεια των μαθημάτων για περισσότερο από 36 μήνες στις περιπτώσεις που ο εν λόγω οργανισμός πτητικής εκπαίδευσης παρέχει πρόσθετη πτητική εκπαίδευση ή εκπαίδευση στο έδαφος.

4. Ο υποψήφιος μπορεί να γίνει δεκτός στη σειρά εκπαίδευσης είτε ως σπουδαστής χωρίς πτητική πείρα είτε ως κάτοχος πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων το οποίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με το Παράρτημα 1 του ICAO. Ο σπουδαστής, ο οποίος δεν διαθέτει πτητική πείρα, πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις περί εκπαιδευόμενων χειριστών του Τμήματος Β των JAR-FCL. Στην περίπτωση σπουδαστή - κατόχου πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων, είναι δυνατή, στο πλαίσιο του συνυπολογισμού με τη σχετική απαίτηση ωρών πτήσης της σειράς εκπαίδευσης, η αναγνώριση του 50% των ωρών που εκτέλεσε ο εν λόγω σπουδαστής πριν από την έναρξη της σειράς μαθημάτων μέχρι το όριο των 40 ωρών πτητικής πείρας ή των 45 ωρών εφόσον διαθέτει ικανότητα εκτέλεσης νυκτερινών πτήσεων, από τις οποίες έως και 20 ώρες μπορεί να καλύπτουν χρόνο εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό. Η εν λόγω αναγνώριση των ωρών πτήσης εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια του οργανισμού πτητικής εκπαίδευσης, ενώ καταχωρίζεται στο αρχείο εκπαίδευσης του υποψηφίου.

5. Ο υποψήφιος που αποτυγχάνει ή αδυνατεί να ολοκληρώσει το σύνολο της σειράς εκπαίδευσης χειριστή εναερίων γραμμών αεροπλάνου μπορεί να υποβάλει αίτηση στην Αρχή προκειμένου να εξεταστεί στις θεωρητικές γνώσεις και να υποβληθεί στην πρακτική σε πτήση εξέταση για την απόκτηση πτυχίου χαμηλότερης κατηγορίας και, όπου έχει εφαρμογή, ικανότητας πτήσης με όργανα.

6. Κάθε υποψήφιος που επιθυμεί να μεταγραφεί σε διαφορετικό οργανισμό πτητικής εκπαίδευσης κατά τη διάρκεια σειράς εκπαίδευσης, υποβάλλει αίτηση στην Αρχή για τη διενέργεια επίσημης αξιολόγησης των επιπλέον ωρών εκπαίδευσης που απαιτούνται από τον διαφορετικό αυτό οργανισμό πτητικής εκπαίδευσης.

7. Ο οργανισμός πτητικής εκπαίδευσης εξασφαλίζει ότι ο υποψήφιος, πριν γίνει δεκτός στη σειρά εκπαίδευσης, διαθέτει επαρκή γνώση μαθηματικών και φυσικής, προκειμένου να κατανοεί χωρίς δυσκολίες το περιεχόμενο της διδασκαλίας θεωρητικών γνώσεων. Ο υποψήφιος πρέπει να αποδείξει την ικανότητά του να χρησιμοποιεί την αγγλική γλώσσα σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στην JAR-FCL 1.200.

8. Η σειρά μαθημάτων περιλαμβάνει:

α). εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων με στόχο την απόκτηση του επιπέδου γνώσεων που απαιτείται για την απόκτηση πτυχίου χειριστή εναερίων αερογραμμών αεροπλάνου·

β). πτητική εκπαίδευση εξ όψεως και με όργανα, και

γ). εκπαίδευση στη συνεργασία πολλαπλού πληρώματος που απαιτείται για την πτητική λειτουργία αεροπλάνων πολλαπλών χειριστών.

9. Ο υποψήφιος, ο οποίος έχει ολοκληρώσει με επιτυχία την(τις) εξέταση(εις) θεωρητικών γνώσεων της παραγράφου 12 και την(τις) πρακτική (ές) εξέταση (εις) σε πτήση της παραγράφου 14, πληροί τις απαιτήσεις θεωρητικών γνώσεων και δεξιοτήτων για την έκδοση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένης της ικανότητας τάξης ή τύπου για το(τα) αεροπλάνο(α) που χρησιμοποιήθηκε(αν) στη(στις)πρακτική (ές) εξέταση (εις) σε πτήση και της ικανότητας πτήσης με όργανα σε πολυκινητήρια αεροπλάνα.

ΘΕΩΡΗΤΙΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ

10. Το αναλυτικό πρόγραμμα θεωρητικών γνώσεων καθορίζεται στην AMC FCL 1.470(α). Η εγκεκριμένη σειρά μαθημάτων θεωρητικών γνώσεων χειριστή εναερίων γραμμών αεροπλάνου αποτελείται από τουλάχιστον 750 ώρες (1 ώρα = 60 λεπτά διδασκαλίας) εκπαίδευσης, οι οποίες ενδέχεται να περιλαμβάνουν διδασκαλία σε αίθουσα, αλληλεπιδραστικό (inter-active) βίντεο, παρουσίαση με διαφάνειες /ταινίες, εργαστήρια ατομικής εκμάθησης, διδασκαλία με τη βοήθεια ηλεκτρονικών υπολογιστών, καθώς και άλλα οπτικοακουστικά μέσα που έχουν εγκριθεί από την Αρχή και κατανέμονται στην κατάλληλη αναλογία.

Οι 750 ώρες εκπαίδευσης κατανέμονται κατά τέτοιο τρόπο ώστε οι ελάχιστες ώρες για κάθε αντικείμενο να έχουν ως εξής:

Αντικείμενο	Ώρες
Νομοθεσία Πολιτικής Αεροπορίας	40
Γενικές τεχνικές αεροπορικές γνώσεις	80
Επιδόσεις και σχεδιασμός πτήσης	90
Ανθρώπινες δυνατότητες και περιορισμοί	50
Μετεωρολογία	60
Αεροναυτιλία	150

Διαδικασίες πτητικής λειτουργίας	20
Βασικές αρχές πτήσης	30
Επικοινωνίες	30

Η Αρχή και ο οργανισμός πτητικής εκπαίδευσης μπορούν να συμφωνήσουν σε διαφορετική κατανομή των ωρών.

11. Η σειρά μαθημάτων για MCC αποτελείται από τουλάχιστον 25 ώρες εκπαίδευσης θεωρητικών γνώσεων και ασκήσεων.

Εξέταση θεωρητικών γνώσεων

12. Ο υποψήφιος πρέπει να αποδείξει ότι το επίπεδο των γνώσεών του είναι κατάλληλο για την άσκηση των δικαιωμάτων του κατόχου αδείας χειριστή εναερίων γραμμών αεροπλάνου, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Τμήματος Ι του JAR-FCL 1.

ΠΤΗΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

13. Η πτητική εκπαίδευση, μη συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου, αποτελείται συνολικά από τουλάχιστον 195 ώρες, συμπεριλαμβανομένων και όλων των δοκιμασιών προόδου, από τις οποίες οι 55 ώρες, κατ' ανώτατο όριο, μπορεί να καλύπτουν χρόνο εκπαίδευσης με όργανα στο έδαφος στο πλαίσιο της συνολικής διάρκειας της εν λόγω εκπαίδευσης. Εντός του συνόλου των 195 ωρών, ο υποψήφιος πρέπει να συμπληρώσει τουλάχιστον:

α). 95 ώρες εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό, εκ των οποίων οι 55 ώρες, κατ' ανώτατο όριο, δύνανται να καλύπτουν χρόνο εκπαίδευσης με όργανα στο έδαφος,

β). 100 ώρες με την ιδιότητα του κυβερνήτη, συμπεριλαμβανομένων 50 ωρών πτήσεων εξ όψεως (VFR) και 50 ωρών πτήσεων με όργανα (IFR) ως εκπαιδευόμενος κυβερνήτης (SPIC). (Ο χρόνος εκπαιδευόμενου κυβερνήτη αναγνωρίζεται ως χρόνος άσκησης καθηκόντων κυβερνήτη, εκτός αν ο εκπαιδευτής πτήσεων υποχρεώθηκε να ασκήσει επιρροή ή έλεγχο σε οποιοδήποτε μέρος της πτήσης. Η μετά την ολοκλήρωση της πτήσης ενημέρωση επί του εδάφους από τον εκπαιδευτή πτήσεων δεν επηρεάζει την αναγνώριση του χρόνου πτήσης του υποψηφίου ως χρόνου εκτέλεσης καθηκόντων κυβερνήτη),

γ). 50 ώρες πτήσης αεροναυτιλιακού ταξιδίου ως κυβερνήτης, συμπεριλαμβανομένης της πτήσης αεροναυτιλιακού ταξιδίου εξ όψεως συνολικής απόστασης τουλάχιστον 540 χλμ. (300 NM), κατά τη διάρκεια της οποίας πρέπει να εκτελεστούν προσγειώσεις πλήρους ακινητοποιήσεως σε δύο αεροδρόμια διαφορετικά από το αεροδρόμιο αναχώρησης,

δ). 5 ώρες χρόνου πτήσης σε αεροπλάνα οι οποίες πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια της νύκτας και από τις οποίες οι 3 ώρες πρέπει να αφορούν εκπαίδευση σε διπλό χειρισμό, συμπεριλαμβανομένης τουλάχιστον 1 ώρας αεροναυτιλιακού ταξιδίου, πέντε απογειώσεων ΜΟΝΟΣ (solo), καθώς και πέντε προσγειώσεων ΜΟΝΟΣ (solo) πλήρους ακινητοποιήσεως, και

ε). 115 ώρες με όργανα, οι οποίες κατανέμονται σε:

i). 50 ώρες εκπαίδευσης σε πτήσεις με όργανα, εκ των οποίων οι 25 ώρες, κατ' ανώτατο όριο, μπορεί να καλύπτουν χρόνο εκπαίδευσης με όργανα στο έδαφος σε μέσο εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης τύπου Ι (FNPT I), ή 40 ώρες, εφόσον η συνολική εκπαίδευση με όργανα στο έδαφος διεξάγεται σε μέσο εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης τύπου ΙΙ (FNPT II) ή σε εξομοιωτή πτήσεων,

ii). 50 ώρες ως εκπαιδευόμενος κυβερνήτης, και

iii). 15 ώρες με συνεργασία πολλαπλού πληρώματος, για την πραγματοποίηση των οποίων δύναται να χρησιμοποιηθεί εξομοιωτής πτήσεων ή μέσο εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης τύπου ΙΙ (FNPT II).

Βλέπε AMC-FCL 1.160 & 1.165(α)(1) σχετικά με το αναλυτικό πρόγραμμα πτητικής εκπαίδευσης.

ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΣΕ ΠΤΗΣΗ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ

13. Μετά την ολοκλήρωση της σχετικής πτητικής εκπαίδευσης ο υποψήφιος πρέπει να συμμετάσχει στην πρακτική σε πτήση εξέταση για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου είτε σε μονοκινητήριο είτε σε πολυκινητήριο αεροπλάνο, σύμφωνα με τα Προσαρτήματα 1 και 2 στο JAR-FCL 1.170, καθώς και στην πρακτική σε πτήση εξέταση για απόκτηση ικανότητας πτήσης με όργανα σε πολυκινητήριο αεροπλάνο, σύμφωνα με τα Προσαρτήματα 1 και 2 στο JAR-FCL 1.210, καθώς και άλλες παρόμοιες δοκιμασίες, οι οποίες απαιτούνται από την JAR-FCL 1.262(γ).

Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.160 & 1.165(α)(2)

Σειρά ολοκληρωμένης εκπαίδευσης για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου με ικανότητα πτήσης με όργανα

(Βλέπε JAR-FCL 1.160, 1.165 & 1.170)
(Βλέπε Προσαρτήματα 1 και 2 στο JAR-FCL 1.170)
(Βλέπε Προσαρτήματα 1 και 2 στο JAR-FCL 1.210)
(Βλέπε AMC FCL 1.160 & 1.165(α)(2))
(Βλέπε AMC FCL 1.470(β) & (γ))
(Βλέπε IEM FCL 1.170)

1. Σκοπός της σειράς ολοκληρωμένης εκπαίδευσης για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου και ικανότητας πτήσης με όργανα σε αεροπλάνα είναι η εκπαίδευση χειριστών προκειμένου να αποκτήσουν το επίπεδο ικανότητας που απαιτείται για την εκτέλεση καθηκόντων ενός χειριστή σε μονοκινητήρια ή πολυκινητήρια αεροπλάνα στο πλαίσιο εμπορικών αερομεταφορών, καθώς και η απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου με ικανότητα πτήσης με όργανα.

2. Ο υποψήφιος που επιθυμεί να παρακολουθήσει σειρά ολοκληρωμένης εκπαίδευσης για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου με ικανότητα πτήσης με όργανα πρέπει να ολοκληρώσει, υπό την επίβλεψη του προϊσταμένου εκπαίδευσης εγκεκριμένου οργανισμού πτητικής εκπαίδευσης, όλα τα στάδια εκπαίδευσης στο πλαίσιο συνεχούς εγκεκριμένης σειράς μαθημάτων, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του εν λόγω οργανισμού.

3. Η σειρά μαθημάτων διαρκεί από 9 έως 30 μήνες.

4. Ο υποψήφιος μπορεί να γίνει δεκτός σε σειρά εκπαίδευσης είτε ως σπουδαστής χωρίς πτητική πείρα είτε ως κάτοχος πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων το οποίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με το Παράρτημα 1 του ICAO. Ο σπουδαστής, ο οποίος

δεν διαθέτει πτητική πείρα, πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις περί εκπαιδευόμενων χειριστών του Τμήματος Β του JAR-FCL 1. Στην περίπτωση σπουδαστή - κατόχου πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων, είναι δυνατή, στο πλαίσιο του συνυπολογισμού με τη σχετική απαίτηση ωρών πτήσης της σειράς εκπαίδευσης, η αναγνώριση του 50% των ωρών που εκτέλεσε ο εν λόγω σπουδαστής πριν από την έναρξη της σειράς μαθημάτων μέχρι το όριο των 40 ωρών πτητικής πείρας ή των 45 ωρών εφόσον διαθέτει ικανότητα εκτέλεσης νυκτερινών πτήσεων, από τις οποίες έως και 20 ώρες μπορεί να καλύπτουν χρόνο εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό. Η εν λόγω αναγνώριση των ωρών πτήσης εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια του οργανισμού πτητικής εκπαίδευσης, ενώ καταχωρείται στο αρχείο εκπαίδευσης του υποψηφίου.

5. Ο υποψήφιος που αποτυγχάνει ή αδυνατεί να ολοκληρώσει το σύνολο της σειράς εκπαίδευσης για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου με ικανότητα πτήσης με όργανα μπορεί να υποβάλει αίτηση στην Αρχή για την εξέταση των θεωρητικών γνώσεων και τη συμμετοχή σε πρακτική σε πτήση εξέταση για την απόκτηση πτυχίου χαμηλότερης κατηγορίας και, όπου έχει εφαρμογή, ικανότητας πτήσης με όργανα.

6. Κάθε υποψήφιος που επιθυμεί να μεταγραφεί σε διαφορετικό οργανισμό πτητικής εκπαίδευσης κατά τη διάρκεια της σειράς εκπαίδευσης, υποβάλλει αίτηση στην Αρχή για τη διενέργεια επίσημης αξιολόγησης των επιπλέον ωρών εκπαίδευσης που απαιτούνται από τον εν λόγω άλλο οργανισμό πτητικής εκπαίδευσης.

7. Ο οργανισμός πτητικής εκπαίδευσης εξασφαλίζει ότι ο υποψήφιος, πριν γίνει δεκτός στη σειρά εκπαίδευσης, διαθέτει επαρκή γνώση μαθηματικών και φυσικής, προκειμένου να κατανοεί χωρίς δυσκολίες το περιεχόμενο της διδασκαλίας θεωρητικών γνώσεων. Ο υποψήφιος πρέπει να αποδείξει την ικανότητά του να χρησιμοποιεί την αγγλική γλώσσα σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.200.

8. Η σειρά μαθημάτων περιλαμβάνει:

α). εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων με στόχο την απόκτηση του επιπέδου γνώσεων που απαιτείται για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου και ικανότητας πτήσης με όργανα, και

β). πτητική εκπαίδευση εξ όψεως και με όργανα.

9. Ο υποψήφιος, ο οποίος έχει ολοκληρώσει με επιτυχία την(τις) εξέταση(εις) θεωρητικών γνώσεων της παραγράφου 11 και την πρακτική σε πτήση εξέταση της παραγράφου 13, πληροί τις απαιτήσεις θεωρητικών γνώσεων και δεξιοτήτων για την έκδοση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένης της ικανότητας τάξης ή τύπου για το(τα) αεροπλάνο(α) που χρησιμοποιήθηκε(αν) στην(τις) πρακτική (ές) σε πτήση εξέταση(εις) και της ικανότητας πτήσης με όργανα σε πολυκινητήρια αεροπλάνα.

ΘΕΩΡΗΤΙΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ

10. Το αναλυτικό πρόγραμμα θεωρητικών γνώσεων καθορίζεται στην AMC FCL 1.470 (β) και (γ). Η εγκεκριμένη σειρά μαθημάτων θεωρητικών γνώσεων για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου με ικανότητα πτήσης με όργανα αποτελείται από τουλάχιστον 500 ώρες εκπαίδευσης, οι οποίες ενδέχεται να περιλαμβάνουν διδασκαλία σε αίθουσα, αλληλεπιδραστικό (inter-active) βίντεο, παρουσίαση με διαφάνειες/ταινίες, εργαστήρια ατομικής εκμάθησης, διδασκαλία με τη βοήθεια ηλεκτρονικών υπολογιστών, καθώς και άλλα οπτικοακουστικά μέσα που έχουν εγκριθεί από την Αρχή και κατανέμονται στην κατάλληλη αναλογία. Οι 500 ώρες εκπαίδευσης (1 ώρα = 60 λεπτά διδασκαλίας) κατανέμονται κατά τέτοιο τρόπο ώστε οι ελάχιστες ώρες για κάθε αντικείμενο έχουν ως εξής:

Αντικείμενο	Ώρες
Νομοθεσία Πολιτικής Αεροπορίας	30
Γενικές τεχνικές αεροπορικές γνώσεις	50
Επιδόσεις και σχεδιασμός πτήσης	60
Ανθρώπινες δυνατότητες και περιορισμοί	15
Μετεωρολογία	40
Αεροναυτιλία	100
Διαδικασίες πτητικής λειτουργίας	10
Βασικές αρχές πτήσης	25
Επικοινωνίες	30

Η Αρχή και ο οργανισμός πτητικής εκπαίδευσης μπορούν να συμφωνήσουν σε διαφορετική κατανομή των ωρών.

Εξέταση θεωρητικών γνώσεων

11. Ο υποψήφιος πρέπει να αποδείξει ότι το επίπεδο των γνώσεών του είναι κατάλληλο για την άσκηση των δικαιωμάτων του κατόχου πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου και ικανότητας πτήσης με όργανα, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Τμήμα Ι του παρόντος.

ΠΤΗΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

12. Η πτητική εκπαίδευση, μη συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου, αποτελείται συνολικά από τουλάχιστον 180 ώρες, συμπεριλαμβανομένων και όλων των δοκιμασιών προόδου, και από τις οποίες οι 40 ώρες, κατ' ανώτατο όριο, μπορεί να καλύπτουν χρόνο εκπαίδευσης με όργανα στο έδαφος στο πλαίσιο της συνολικής διάρκειας της εν λόγω εκπαίδευσης. Στα πλαίσια του συνόλου των 180 ωρών, ο υποψήφιος πρέπει να συμπληρώσει τουλάχιστον:

α). 80 ώρες εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό, εκ των οποίων οι 40 ώρες, κατ' ανώτατο όριο, δύνανται να καλύπτουν χρόνο εκπαίδευσης με όργανα στο έδαφος·

β). 100 ώρες ως κυβερνήτης, συμπεριλαμβανομένων 50 ωρών εκτελώντας πτήσεις με όργανα ως εκπαιδευόμενος κυβερνήτης (SPIC). (Ο χρόνος εκπαιδευόμενου κυβερνήτη (SPIC) αναγνωρίζεται ως χρόνος άσκησης καθηκόντων κυβερνήτη, εκτός αν ο εκπαιδευτής πτήσεων υποχρεώθηκε να ασκήσει επιρροή ή έλεγχο σε οποιοδήποτε μέρος της πτήσης. Η μετά την ολοκλήρωση της πτήσης ενημέρωση επί του εδάφους από τον εκπαιδευτή πτήσεων δεν επηρεάζει την αναγνώριση του χρό-

νου πτήσης του υποψηφίου ως χρόνου εκτέλεσης καθηκόντων κυβερνήτη)

γ). 50 ώρες πτήσης αεροναυτιλιακού ταξιδίου ως κυβερνήτης, συμπεριλαμβανομένης της πτήσης αεροναυτιλιακού ταξιδίου εξ όψεως συνολικής απόστασης τουλάχιστον 540 χλμ. (300 NM), κατά τη διάρκεια της οποίας πρέπει να εκτελεστούν προσγειώσεις πλήρους ακινητοποιήσεως σε δύο αεροδρόμια διαφορετικά από το αεροδρόμιο αναχώρησης·

δ). 5 ώρες χρόνου πτήσης κατά τη διάρκεια της νύκτας σε αεροπλάνα, από τις οποίες οι 3 ώρες, κατ' ελάχιστο όριο, πρέπει να αφορούν εκπαίδευση σε διπλό χειρισμό, συμπεριλαμβανομένης τουλάχιστον 1 ώρας αεροναυτιλιακού ταξιδίου, πέντε απογειώσεων ΜΟΝΟΣ (solo), καθώς και πέντε προσγειώσεων ΜΟΝΟΣ (solo) πλήρους ακινητοποιήσεως, και

ε). 100 ώρες με όργανα, οι οποίες κατανέμονται σε:

i). 50 ώρες εκπαίδευσης σε πτήση με όργανα, εκ των οποίων οι 25 ώρες, κατ' ανώτατο όριο, μπορεί να καλύπτουν χρόνο εκπαίδευσης με όργανα στο έδαφος σε μέσο εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης τύπου I (FNPT I), ή 40 ώρες, εφόσον η συνολική εκπαίδευση με όργανα στο έδαφος διεξάγεται σε μέσο εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης τύπου II (FNPT II) ή σε εξομοιωτή πτήσεων·

ii). 50 ώρες ως εκπαιδευόμενος κυβερνήτης.

Βλέπε AMC FCL 1.160 & 1.165(α)(2) για το αναλυτικό πρόγραμμα πτητικής εκπαίδευσης.

ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΣΕ ΠΤΗΣΗ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ

13. Μετά την ολοκλήρωση της σχετικής πτητικής εκπαίδευσης ο υποψήφιος πρέπει να συμμετάσχει στην πρακτική σε πτήση εξέταση για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου είτε σε πολυκινητήριο είτε σε μονοκινητήριο αεροπλάνο, σύμφωνα με τα Προσαρτήματα 1 και 2 στο JAR-FCL 1.170, καθώς και στην πρακτική σε πτήση εξέταση για απόκτηση ικανότητας πτήσης με όργανα σε πολυκινητήριο αεροπλάνο, σύμφωνα με τα Προσαρτήματα 1 και 2 στο JAR-FCL 1.210.

Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.160 & 1.165(α)(3)
Σειρά ολοκληρωμένης εκπαίδευσης για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου

(Βλέπε JAR-FCL 1.160, 1.165 & 1.170)
(Βλέπε Προσαρτήματα 1 και 2 στο JAR-FCL 1.170)
(Βλέπε AMC FCL 1.160 & 1.165(α)(3))
(Βλέπε AMC-FCL 1.470(β))
(Βλέπε IEM FCL 1.170)

1. Σκοπός της σειράς ολοκληρωμένης εκπαίδευσης για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου είναι η εκπαίδευση χειριστών προκειμένου να αποκτήσουν το επίπεδο ικανότητας που απαιτείται για την έκδοση του πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου, καθώς και η παροχή ενδεχόμενης πρόσθετης αεροπορικής εκπαίδευσης την οποία επιθυμεί να λάβει ο υποψήφιος, εξαιρουμένης της εκπαίδευσης εκπαιδευτή πτήσεων και της εκπαίδευσης για ικανότητα πτήσης με όργανα.

2. Ο υποψήφιος που επιθυμεί να παρακολουθήσει σειρά ολοκληρωμένης εκπαίδευσης για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου πρέπει να ολοκληρώσει, υπό την επίβλεψη του προϊσταμένου εκπαίδευσης εγκεκριμένου οργανισμού πτητικής εκπαίδευσης, όλα τα στάδια εκπαίδευσης στο πλαίσιο συνεχούς εγκεκριμένης σειράς μαθημάτων, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του εν λόγω οργανισμού.

3. Η σειρά μαθημάτων διαρκεί από 9 έως 24 μήνες.

4. Ο υποψήφιος μπορεί να γίνει δεκτός σε σειρά εκπαίδευσης είτε ως σπουδαστής χωρίς πτητική πείρα είτε ως κάτοχος πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων η οποία έχει εκδοθεί σύμφωνα με το Παράρτημα 1 του ICAO. Ο σπουδαστής, ο οποίος δεν διαθέτει πτητική πείρα, πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις περί εκπαιδευόμενων χειριστών του Τμήματος Β του JAR-FCL 1. Στην περίπτωση σπουδαστή - κατόχου πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων, είναι δυνατή, στο πλαίσιο του συνυπολογισμού με τη σχετική απαίτηση ωρών πτήσης του κύκλου εκπαίδευσης, η αναγνώριση του 50% των ωρών που εκτέλεσε ο εν λόγω σπουδαστής πριν από την έναρξη του κύκλου μαθημάτων μέχρι το όριο των 40 ωρών πτητικής πείρας ή των 45 ωρών εφόσον διαθέτει ικανότητα εκτέλεσης νυκτερινών πτήσεων, από τις οποίες έως και 20 ώρες μπορεί να καλύπτουν χρόνο εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό. Η εν λόγω αναγνώριση των ωρών πτήσης εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια του οργανισμού πτητικής εκπαίδευσης, ενώ καταχωρίζεται στο αρχείο εκπαίδευσης του υποψηφίου.

5. Ο υποψήφιος που αποτυγχάνει ή αδυνατεί να ολοκληρώσει το σύνολο της σειράς εκπαίδευσης για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου μπορεί να υποβάλει αίτηση στην Αρχή προκειμένου να εξεταστεί στις θεωρητικές γνώσεις και να υποβληθεί σε πρακτική σε πτήση εξέταση για την απόκτηση κατώτερου πτυχίου.

6. Κάθε υποψήφιος που επιθυμεί να μεταγραφεί σε άλλο οργανισμό πτητικής εκπαίδευσης κατά τη διάρκεια της σειράς εκπαίδευσης, υποβάλλει αίτηση στην Αρχή για τη διενέργεια επίσημης αξιολόγησης των επιπλέον ωρών εκπαίδευσης που απαιτούνται από τον εν λόγω άλλο οργανισμό πτητικής εκπαίδευσης.

7. Ο οργανισμός πτητικής εκπαίδευσης εξασφαλίζει ότι ο υποψήφιος, πριν γίνει δεκτός στη σειρά εκπαίδευσης, διαθέτει επαρκή γνώση μαθηματικών και φυσικής, προκειμένου να κατανοεί χωρίς δυσκολίες το περιεχόμενο της διδασκαλίας των θεωρητικών γνώσεων.

8. Η σειρά μαθημάτων περιλαμβάνει:

α). εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων με στόχο την απόκτηση του επιπέδου γνώσεων που απαιτείται για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου, και

β). πτητική εκπαίδευση εξ όψεως και με όργανα.

9. Ο υποψήφιος, ο οποίος έχει ολοκληρώσει με επιτυχία τις εξετάσεις θεωρητικών γνώσεων της παραγράφου 11 και την(τις) πρακτική (ές) σε πτήση εξέταση (εις) της παραγράφου 13, πληροί τις απαιτήσεις γνώσεων και δεξιοτήτων για την έκδοση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένης της ικανότητας τάξης ή τύπου για το(τα) αεροπλάνο(α) που χρησιμοποιήθηκε(αν) στην(στις) πρακτική (ές) σε πτήση εξέταση (εις).

ΘΕΩΡΗΤΙΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ

10. Το αναλυτικό πρόγραμμα θεωρητικών γνώσεων για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου καθορί-

ζεται στην AMC FCL 1.470(β). Η εγκεκριμένη σειρά μαθημάτων για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου αποτελείται από τουλάχιστον 300 ώρες (1 ώρα = 60 λεπτά διδασκαλίας) εκπαίδευσης (ή 200 ώρες, εάν ο υποψήφιος είναι κάτοχος πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροσκαφών), οι οποίες ενδέχεται να περιλαμβάνουν διδασκαλία σε αίθουσα, αλληλεπιδραστικό (inter - active) βίντεο, παρουσίαση με διαφάνειες/ταινίες, εργαστήρια ατομικής εκμάθησης, διδασκαλία με τη βοήθεια ηλεκτρονικών υπολογιστών, καθώς και άλλα οπτικοακουστικά μέσα που έχουν εγκριθεί από την Αρχή και κατανέμονται στην κατάλληλη αναλογία.

Εξέταση θεωρητικών γνώσεων

11. Ο υποψήφιος πρέπει να αποδείξει ότι το επίπεδο των γνώσεών του είναι κατάλληλο για την άσκηση των δικαιωμάτων του κατόχου πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Τμήματος Ι του παρόντος

ΠΤΗΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

12. Η πτητική εκπαίδευση, μη συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου, αποτελείται συνολικά από τουλάχιστον 150 ώρες, συμπεριλαμβανομένων και όλων των δοκιμασιών προόδου, και από τις οποίες οι 5 ώρες, κατ' ανώτατο όριο, μπορεί να καλύπτουν χρόνο εκπαίδευσης με όργανα στο έδαφος στο πλαίσιο της συνολικής διάρκειας της εν λόγω εκπαίδευσης. Στα πλαίσια του συνόλου των 150 ωρών, ο υποψήφιος πρέπει να συμπληρώσει τουλάχιστον:

α). 80 ώρες εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό, εκ των οποίων οι 5 ώρες, κατ' ανώτατο όριο, δύνανται να καλύπτουν χρόνο εκπαίδευσης με όργανα στο έδαφος·

β). 70 ώρες ως κυβερνήτης·

γ). 20 ώρες πτήσης αεροναυτιλιακού ταξιδιού ως κυβερνήτης, συμπεριλαμβανομένης μιας πτήσης αεροναυτιλιακού ταξιδιού εξ όψεως συνολικής απόστασης τουλάχιστον 540 χλμ (300 NM), κατά τη διάρκεια της οποίας πρέπει να εκτελεστούν προσγειώσεις πλήρους ακινητοποίησης σε δύο αεροδρόμια διαφορετικά από το αεροδρόμιο αναχώρησης·

δ). 5 ώρες πτήσης κατά τη διάρκεια της νύκτας σε αεροπλάνα, από τις οποίες οι 3 ώρες, κατ΄ ελάχιστο όριο, πρέπει να αφορούν εκπαίδευση σε διπλό χειρισμό, συμπεριλαμβανομένων τουλάχιστον 1 ώρας αεροναυτιλιακού ταξιδιού, 5 απογειώσεων ΜΟΝΟΣ (solo), καθώς και 5 προσγειώσεων ΜΟΝΟΣ (solo) πλήρους ακινητοποίησης, και

ε). 10 ώρες εκπαίδευσης σε πτήση με όργανα, από τις οποίες οι 5 ώρες, κατ' ανώτατο όριο, μπορεί να καλύπτουν χρόνο εκπαίδευσης με όργανα στο έδαφος σε μέσο εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης τύπου Ι ή ΙΙ (FNPT I ή II) ή σε εξομοιωτή πτήσεων.

στ). 5 ώρες να εκτελεστούν σε πιστοποιημένο αεροπλάνο για την μεταφορά τουλάχιστον τεσσάρων ατόμων και να φέρει έλικα μεταβλητού βήματος και ανασυρόμενο σύστημα προσγείωσης.

Βλέπε AMC FCL 1.160 & 1.165(α)(3) σχετικά με το αναλυτικό πρόγραμμα πτητικής εκπαίδευσης.

ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΣΕ ΠΤΗΣΗ ΕΞΕΤΑΣΗ

13. Μετά την ολοκλήρωση της πτητικής εκπαίδευσης, ο υποψήφιος πρέπει να συμμετάσχει στην πρακτική σε πτήση εξέταση σε μονοκινητήριο ή πολυκινητήριο αεροπλάνο, σύμφωνα με τα Προσαρτήματα 1 και 2 στην JAR-FCL 1.170.

Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.160 & 1.165(α)(4)

Σειρά βαθμιαίας (modular)εκπαίδευσης για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνων

(Βλέπε JAR-FCL 1.125(γ))
(Βλέπε JAR-FCL 1.160, 1.165 & 1.170)
(Βλέπε Προσαρτήματα 1 και 2 στο JAR-FCL 1.170)
(Βλέπε AMC FCL 1.160 & 1.165(α)(4))
(Βλέπε AMC-FCL 1.470(β))
(Βλέπε IEM FCL 1.170)

1. Σκοπός της σειράς βαθμιαίας εκπαίδευσης για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου είναι η εκπαίδευση των κατόχων πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων προκειμένου να αποκτήσουν το επίπεδο ικανότητας που απαιτείται για την έκδοση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου.

2. Πριν την έναρξη της σειράς βαθμιαίας εκπαίδευσης για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου, ο υποψήφιος πρέπει:

α). να είναι κάτοχος πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων, το οποίο να έχει εκδοθεί σύμφωνα με το Παράρτημα 1 του ICAO·

β). να έχει συμπληρώσει χρόνο πτήσης 150 ωρών ως χειριστής, και

γ). να έχει συμμορφωθεί προς το JAR-FCL 1.225 και 1.240, εφόσον πρόκειται να χρησιμοποιηθεί πολυκινητήριο αεροπλάνο στην πρακτική σε πτήση εξέταση.

3. Ο υποψήφιος που επιθυμεί να παρακολουθήσει σειρά βαθμιαίας εκπαίδευσης για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου πρέπει να ολοκληρώσει, υπό την επίβλεψη του προϊσταμένου εκπαίδευσης εγκεκριμένου οργανισμού πτητικής εκπαίδευσης, όλα τα στάδια εκπαίδευσης στο πλαίσιο συνεχούς εγκεκριμένης σειράς μαθημάτων, βάσει των ρυθμίσεων του εν λόγω οργανισμού. Η εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων μπορεί να πραγματοποιηθεί σε άλλο οργανισμό, ο οποίος διαθέτει έγκριση παροχής μαθημάτων θεωρητικής εκπαίδευσης, όπως καθορίζεται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.055 περί εξειδικευμένης εκπαίδευσης θεωρητικών γνώσεων. Στην περίπτωση αυτή, ο προϊστάμενος εκπαίδευσης του εν λόγω (δευτέρου) οργανισμού επιβλέπει το συγκεκριμένο μέρος της σειράς μαθημάτων.

4. Η σειρά μαθημάτων θεωρητικών γνώσεων ολοκληρώνεται εντός περιόδου 18 μηνών. Η πτητική εκπαίδευση και η πρακτική σε πτήση εξέταση ολοκληρώνονται εντός της περιόδου ισχύος του ενδεικτικού επιτυχίας στις εξετάσεις θεωρητικών γνώσεων, όπως καθορίζεται στο JAR-FCL 1.495.

5. Ο οργανισμός πτητικής εκπαίδευσης εξασφαλίζει ότι ο υποψήφιος, πριν γίνει δεκτός στον κύκλο μαθημάτων, διαθέτει επαρκή γνώση μαθηματικών και φυσικής, προκειμένου να κατανοεί χωρίς δυσκολίες το περιεχόμενο της διδασκαλίας των θεωρητικών γνώσεων.

6. Η σειρά μαθημάτων περιλαμβάνει:
α). εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων με στόχο την απόκτηση του επιπέδου γνώσεων που απαιτείται για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου, και
β). πτητική εκπαίδευση εξ όψεως και με όργανα.
7. Ο υποψήφιος που έχει ολοκληρώσει με επιτυχία την εξέταση θεωρητικών γνώσεων της παραγράφου 9 και την πρακτική σε πτήση εξέταση της παραγράφου 13 πληροί τις απαιτήσεις γνώσεων και δεξιοτήτων για την έκδοση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένης της ικανότητας τάξης ή τύπου για το αεροπλάνο που χρησιμοποιήθηκε στη δοκιμασία.

ΘΕΩΡΗΤΙΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ
8. Το αναλυτικό πρόγραμμα θεωρητικών γνώσεων για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου καθορίζεται στην AMC FCL 1.470(β). Η εγκεκριμένη σειρά μαθημάτων για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου αποτελείται από τουλάχιστον 200 ώρες (1 ώρα = 60 λεπτά διδασκαλίας) εκπαίδευσης, οι οποίες ενδέχεται να περιλαμβάνουν διδασκαλία σε αίθουσα, αλληλεπιδραστικό (inter-active) βίντεο, παρουσίαση με διαφάνειες/ταινίες, εργαστήρια ατομικής εκμάθησης, διδασκαλία με τη βοήθεια ηλεκτρονικών υπολογιστών, καθώς και άλλα οπτικοακουστικά μέσα που έχουν εγκριθεί από την Αρχή και κατανέμονται στην κατάλληλη αναλογία. Εναπόκειται επίσης στη διακριτική ευχέρεια της Αρχής η ενδεχόμενη διεξαγωγή εγκεκριμένων σειρών μαθημάτων εξ αποστάσεως (με αλληλογραφία) ως μέρος της εκπαίδευσης.

ΕΞΕΤΑΣΗ ΘΕΩΡΗΤΙΚΩΝ ΓΝΩΣΕΩΝ
9. Ο υποψήφιος πρέπει να αποδείξει ότι το επίπεδο των γνώσεών του είναι κατάλληλο για την άσκηση των δικαιωμάτων του κατόχου πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Τμήματος Ι του παρόντος.

ΠΤΗΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
10. Οι υποψήφιοι που δεν διαθέτουν ικανότητα πτήσης με όργανα πρέπει να συμπληρώσουν τουλάχιστον 25 ώρες εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό (βλέπε AMC FCL 1.160 & 1.165(α)(4)), συμπεριλαμβανομένων 10 ωρών εκπαίδευσης με όργανα από τις οποίες οι 5 ώρες, κατ' ανώτατο όριο, μπορεί να καλύπτουν χρόνο εκπαίδευσης με όργανα στο έδαφος σε μέσο εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης τύπου I ή II (FNPT I ή II) ή σε εξομοιωτή πτήσεων (Βλέπε AMC FCL 1.160 & 1.165(α)(4)).
11. (α) Οι υποψήφιοι που είναι κάτοχοι ικανότητας πτήσης με όργανα σε ισχύ πρέπει να συμπληρώσουν τουλάχιστον 15 ώρες εκπαίδευσης εκτελώντας πτήση εξ όψεως σε διπλό χειρισμό.
(β) Οι υποψήφιοι, οι οποίοι δεν διαθέτουν επάρκεια να εκτελούν νυκτερινές πτήσεις, πρέπει να συμπληρώσουν 5 ώρες εκπαίδευσης εκτελώντας νυχτερινές πτήσεις (βλέπε JAR-FCL 1.125(γ)).
12. Τουλάχιστον πέντε ώρες της πτητικής εκπαίδευσης πρέπει να πραγματοποιηθούν σε αεροπλάνο το οποίο έχει πιστοποιηθεί για τη μεταφορά τουλάχιστον τεσσάρων προσώπων και το οποίο διαθέτει έλικα μεταβαλλόμενου βήματος, καθώς και ανασυρόμενο σύστημα προσγείωσης.
Βλέπε AMC FCL 1.160 & 1.165(α)(4) σχετικά με το αναλυτικό πρόγραμμα πτητικής εκπαίδευσης.

ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΣΕ ΠΤΗΣΗ ΕΞΕΤΑΣΗ
13. Μετά την ολοκλήρωση της πτητικής εκπαίδευσης και των σχετικών απαιτήσεων πείρας, ο υποψήφιος πρέπει να συμμετάσχει σε πρακτική σε πτήση εξέταση για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου είτε σε πολυκινητήριο είτε σε μονοκινητήριο αεροπλάνο, σύμφωνα με τα Προσαρτήματα 1 και 2 στο JAR-FCL 1.170.

Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.170
Πρακτική σε πτήση εξέταση για την έκδοση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου

(Βλέπε JAR-FCL 1.170)
(Βλέπε Προσάρτημα 2 στην JAR-FCL 1.170)
(Βλέπε IEM FCL 1.170)
1. Ο υποψήφιος που συμμετέχει σε πρακτική σε πτήση εξέταση με σκοπό την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνου πρέπει να έχει ολοκληρώσει με επιτυχία το σύνολο της απαιτούμενης εκπαίδευσης, συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης στον ίδιο τύπο/τάξη αεροπλάνου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί στην εξέταση. Ο υποψήφιος μπορεί να επιλέξει να εξεταστεί σε μονοκινητήριο ή σε πολυκινητήριο αεροπλάνο, εφόσον, στην τελευταία περίπτωση, πληροί την απαίτηση πείρας των 70 ωρών χρόνου πτήσης ως κυβερνήτης σε αεροπλάνα, σύμφωνα με το JAR-FCL 1.255 ή 1.260 αντίστοιχα. Το αεροπλάνο που χρησιμοποιείται για την πρακτική σε πτήση εξέταση πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις που αφορούν τα εκπαιδευτικά αεροπλάνα, βάσει του Προσαρτήματος 1 στο JAR-FCL 1.055, καθώς και να έχει πιστοποιηθεί για τη μεταφορά τουλάχιστον τεσσάρων προσώπων, να διαθέτει έλικα μεταβαλλόμενου βήματος και ανασυρόμενο σύστημα προσγείωσης.
2. Η Αρχή καθορίζει τις διοικητικές ρυθμίσεις που αφορούν την επιβεβαίωση της καταλληλότητας του υποψηφίου προκειμένου να συμμετάσχει στην εξέταση, συμπεριλαμβανομένης της γνωστοποίησης του αρχείου εκπαίδευσης του υποψηφίου στον εξεταστή.
3. Ο υποψήφιος πρέπει να επιτύχει στα μέρη 1 έως 5 της πρακτικής σε πτήση εξέτασης, καθώς και στο μέρος 6, εφόσον χρησιμοποιείται πολυκινητήριο αεροπλάνο. Εάν αποτύχει σε κάποιο τμήμα ενός μέρους, τότε αποτυγχάνει σε αυτό το μέρος. Σε περίπτωση αποτυχίας σε περισσότερα από ένα μέρη, ο υποψήφιος είναι υποχρεωμένος να επαναλάβει ολόκληρη την εξέταση. Ο υποψήφιος που αποτυγχάνει σε ένα μόνο μέρος, επανεξετάζεται στο μέρος στο οποίο απέτυχε. Σε περίπτωση μη επιτυχίας σε οποιοδήποτε μέρος της επανεξέτασης, συμπεριλαμβανομένων των μερών στα οποία ο υποψήφιος είχε επιτύχει σε προηγούμενη προσπάθεια, ο υποψήφιος είναι υποχρεωμένος να επαναλάβει ολόκληρη την εξέταση. Όλα τα μέρη της πρακτικής σε πτήση εξέτασης πρέπει να ολοκληρωθούν εντός έξι μηνών.

4. Σε περίπτωση μη επιτυχίας σε οποιαδήποτε πρακτική σε πτήση εξέταση, μπορεί να απαιτηθεί περαιτέρω εκπαίδευση. Η μη επιτυχία σε όλα τα μέρη της εξέτασης μετά από διπλή προσπάθεια συνεπάγεται την απαίτηση για περαιτέρω εκπαίδευση, όπως καθορίζεται από την Αρχή. Ο υποψήφιος μπορεί να επαναλάβει την πρακτική σε πτήση εξέταση όσες φορές χρειαστεί.

ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΕΞΕΤΑΣΗΣ

5. Η Αρχή παρέχει στον εξεταστή πτήσεων επαρκείς πληροφορίες όσον αφορά την ασφάλεια προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφαλής διεξαγωγή της εξέτασης.

6. Εάν ο υποψήφιος αποφασίσει να τερματίσει την πρακτική σε πτήση εξέταση για λόγους που κρίνονται ανεπαρκείς από τον εξεταστή πτήσεων, ο υποψήφιος επανεξετάζεται σε ολόκληρη την πρακτική σε πτήση εξέταση. Εάν η εξέταση τερματισθεί για λόγους που κρίνονται επαρκείς από τον εξεταστή πτήσεων, ο υποψήφιος εξετάζεται σε προσεχή πτήση μόνο σε όσα μέρη δεν ολοκληρώθηκαν.

7. Κατά την κρίση του εξεταστή πτήσεων, κάθε ελιγμός ή διαδικασία της εξέτασης μπορεί να επαναληφθεί μία φορά από τον υποψήφιο. Ο εξεταστής πτήσεων δύναται να διακόψει την εξέταση σε οποιοδήποτε στάδιο αυτής, εάν αυτός κρίνει ότι η επίδειξη των πτητικών δεξιοτήτων του υποψηφίου απαιτεί πλήρη επανεξέταση.

8. Ο υποψήφιος καλείται να εκτελέσει καθήκοντα χειρισμού του αεροπλάνου από τη θέση εκείνη που επιτρέπει την εκτέλεση καθηκόντων κυβερνήτη, καθώς και να συμμετάσχει στην εξέταση ωσάν να αποτελεί το μοναδικό μέλος του πληρώματος. Η ανάθεση της ευθύνης για την εκτέλεση της πτήσης πραγματοποιείται βάσει των εθνικών κανονισμών.

9. Ο εξεταστής πτήσεων επιλέγει τη διαδρομή της πτήσης, ενώ ο προορισμός πρέπει να είναι αεροδρόμιο το οποίο διαθέτει μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Η πορεία μπορεί να ολοκληρωθεί στο αεροδρόμιο αναχώρησης ή σε άλλο αεροδρόμιο. Ο υποψήφιος είναι υπεύθυνος για το σχεδιασμό της πτήσης και εξασφαλίζει ότι όλος ο εξοπλισμός και τα έγγραφα που αφορούν την εκτέλεση της πτήσης βρίσκονται στο αεροπλάνο. Η πρακτική σε πτήση εξέταση διαρκεί τουλάχιστον 90 λεπτά.

10. Ο υποψήφιος επιδεικνύει στον εξεταστή πτήσεων τους προς εκτέλεση ελέγχους και καθήκοντα, συμπεριλαμβανομένης της αναγνώρισης του εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας. Οι έλεγχοι ολοκληρώνονται βάσει του εγκεκριμένου καταλόγου ελέγχου ενεργειών για το αεροπλάνο με το οποίο διεξάγεται η δοκιμασία. Κατά την διάρκεια της πριν από την εκτέλεση της πτήσης προετοιμασίας για την εξέταση απαιτείται από τον υποψήφιο να καθορίσει τις ρυθμίσεις ισχύος και τις ταχύτητες. Δεδομένα επιδόσεων για την απογείωση, την προσέγγιση και την προσγείωση υπολογίζονται από τον υποψήφιο σε εφαρμογή αυτών που αναγράφονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας ή στο εγχειρίδιο πτήσης του συγκεκριμένου αεροπλάνου.

11. Ο εξεταστής πτήσεων δεν συμμετέχει στην πτητική λειτουργία του αεροπλάνου, εκτός από τις περιπτώσεις κατά τις οποίες η παρέμβασή του κρίνεται απαραίτητη για λόγους ασφαλείας ή για την αποφυγή αδικαιολόγητης καθυστέρησης στην υπόλοιπη κυκλοφορία.

ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ ΣΕ ΠΤΗΣΗ ΕΞΕΤΑΣΗΣ

12. Ο υποψήφιος πρέπει να επιδείξει την ικανότητα:

- να χειρίζεται το αεροπλάνο στο πλαίσιο των ορίων του·
- να εκτελεί όλους τους ελιγμούς ομαλά και με ακρίβεια·
- να διαθέτει ορθή κρίση και ικανότητα χειρισμού·
- να εφαρμόζει τις αεροναυτικές γνώσεις, και
- να διατηρεί πάντοτε τον έλεγχο του αεροπλάνου κατά τρόπο που να μην τίθεται ποτέ υπό σοβαρή αμφισβήτηση η επιτυχής έκβαση της διαδικασίας ή του ελιγμού.

13. Τα ακόλουθα όρια αποτελούν γενικές κατευθύνσεις. Ο εξεταστής πτήσεων λαμβάνει υπόψη του τις συνθήκες αναταράξεων, τα χαρακτηριστικά χειρισμού και τις επιδόσεις του αεροπλάνου που χρησιμοποιείται.

Ύψος	
Κανονική πτήση	
με εξομοιούμενη βλάβη κινητήρα	±100 πόδια
	±150 πόδια
Ίχνος ραδιοβοηθημάτων	±5°
Πορεία	
Κανονική πτήση	
με εξομοιούμενη βλάβη κινητήρα	±10°
	±15°
Ταχύτητα	
Απογείωση και προσέγγιση	±5 κόμβοι
σε όλες τις άλλες περιοχές πτήσεων	±10 κόμβοι

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ ΣΕ ΠΤΗΣΗ ΕΞΕΤΑΣΗΣ

14. Στην πρακτική σε πτήση εξέταση χρησιμοποιούνται τα περιεχόμενα και τα μέρη της εξέτασης που καθορίζονται στο Προσάρτημα 2 στην JAR-FCL 1.170. Η Αρχή μπορεί να καθορίσει τη μορφή και το έντυπο αίτησης για την εξέταση (βλέπε IEM FCL 1.170). Οι ενέργειες των παραγράφων γ και ε, σημείο iii) του Μέρους 2, καθώς και το σύνολο των Μερών 5 και 6 μπορούν να εκτελεστούν σε μέσο εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης τύπου II (FNPT II) ή σε εξομοιωτή πτήσεων.

Προσάρτημα 2 στο JAR-FCL 1.170
Περιεχόμενα της πρακτικής σε πτήση εξέτασης για την έκδοση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνων

(Βλέπε JAR-FCL 1.170)
(Βλέπε IEM FCL 1.170)

Προσάρτημα 2 στο JAR-FCL 1.170

Περιεχόμενα της πρακτικής σε πτήση εξέτασης για την έκδοση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνων

(Βλέπε JAR-FCL 1.170)
(Βλέπε IEM FCL 1.170)

ΜΕΡΟΣ 1 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΤΗΣ ΠΤΗΣΗΣ	
Η χρήση καταλόγου ελέγχου ενεργειών, καθώς και οι ενέργειες που συνθέτουν την ορθή αεροπορική συμπεριφορά (έλεγχος του αεροπλάνου με τη βοήθεια εξωτερικών σημείων αναφοράς, διαδικασίες αντιπαγοποίησης / αποπαγοποίησης, κ.λπ.) αφορούν όλα τα μέρη	
α	Προετοιμασία πτήσης, περιλαμβανομένων: Έγγραφα, καθορισμός μάζας και ζυγοστάθμισης, ενημέρωση σχετικά με τις καιρικές συνθήκες
β	Επιθεώρηση και τεχνική εξυπηρέτηση αεροπλάνου
γ	Τροχοδρόμηση και απογείωση
δ	Θεώρηση επιδόσεων και αντιστάθμιση
ε	Λειτουργίες αεροδρομίου και διαδικασίες κυκλοφορίας πτήσης
στ	Διαδικασία αναχώρησης, ρύθμιση υψομέτρου, αποφυγή συγκρούσεων (οπτικός έλεγχος χώρου)
ζ	Συνεργασία – συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας

ΜΕΡΟΣ 2 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΤΗΣ ΠΤΗΣΗΣ	
α	Έλεγχος του αεροπλάνου με τη βοήθεια εξωτερικών σημείων αναφοράς, περιλαμβανομένης ευθείας και οριζόντιας πτήσης, ανόδου, καθόδου, οπτικού ελέγχου του χώρου.
β	Πτήση υπό οριακά χαμηλές ταχύτητες αέρα, συμπεριλαμβανομένης της έγκαιρης αντίληψης του αρχικού σταδίου απώλειας στήριξης, καθώς και της πλήρους απώλειας στήριξης και της επαναφοράς σε συνθήκες ομαλής πτήσης.
γ	Στροφές, συμπεριλαμβανομένων των στροφών σε διαμόρφωση προσγείωσης. Κλειστή στροφή 45°
δ	Πτήση υπό οριακά υψηλές ταχύτητες αέρα, συμπεριλαμβανομένης της έγκαιρης αντίληψης σπειροειδών βυθίσεων και της επαναφοράς σε συνθήκες ομαλής πτήσης
ε	Πτήση με τη βοήθεια αποκλειστικά των οργάνων του αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένων των εξής: i Οριζόντια πτήση, διαμόρφωση πλεύσης, έλεγχος πορείας, ύψους και ταχύτητας αέρα ii ανοδικές και καθοδικές στροφές με κλίση 10° – 30° iii επαναφορά από μη συνήθη στάση του αεροσκάφους, iv περιορισμένος πίνακας οργάνων
στ	Συνεργασία – συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας

ΜΕΡΟΣ 3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ	
α	Έλεγχος του αεροπλάνου με τη βοήθεια εξωτερικών σημείων αναφοράς, περιλαμβανομένης της διαμόρφωσης πλεύσης θεωρώντας την εμβέλεια /διάρκεια.
β	Προσανατολισμός, ανάγνωση χάρτη
γ	Ύψος, ταχύτητα, έλεγχος πορείας, οπτικός έλεγχος χώρου
δ	Ρύθμιση υψομέτρου. Συνεργασία – συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας
ε	Παρακολούθηση της εξέλιξης της πτήσης, μητρώο καταγραφής πτήσης, χρήση καυσίμων, προσδιορισμός του λανθασμένου ίχνους και επαναπροσδιορισμός του ορθού ίχνους
στ	Παρατήρηση των καιρικών συνθηκών, αξιολόγηση των καιρικών εξελίξεων, σχεδιασμός παρέκκλισης
ζ	Χάραξη πορείας, καθορισμός θέσης (NDB ή VOR), αναγνώριση των διευκολύνσεων (πτήση με όργανα). Εφαρμογή του σχεδίου απόκλισης για το αεροδρόμιο εναλλαγής (πτήση εξ όψεως)
ΜΕΡΟΣ 4 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΦΙΞΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ	
α	Διαδικασίες άφιξης, ρύθμιση υψομέτρου, έλεγχοι, οπτικός έλεγχος χώρου
β	Συνεργασία με τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας: συμμόρφωση, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας
γ	Ενέργειες επανακύκλωσης από χαμηλό ύψος
δ	Κανονική προσγείωση, προσγείωση με πλάγιους ανέμους (εφόσον υπάρχουν οι κατάλληλες συνθήκες)
ε	Προσγείωση σε βραχύ διάδρομο
στ	Προσέγγιση για προσγείωση με χαμηλά στοιχεία ισχύος (ΜΟΝΟ ΜΟΝΟΚΙΝΗΤΗΡΙΑ)
ζ	Προσγείωση χωρίς την χρήση των υπεραντωτικών διατάξεων
η	Ενέργειες μετά την ολοκλήρωση της πτήσης
ΜΕΡΟΣ 5 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΣΕ ΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΚΑΙ ΣΕ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ	
Αυτό το μέρος μπορεί να συνδυαστεί με τα μέρη 1 έως και 4	
α	Εξομοιούμενη βλάβη κινητήρα μετά την απογείωση (σε ασφαλές ύψος), άσκηση φωτιάς
β	Δυσλειτουργίες συστημάτων Περιλαμβανομένου του εναλλακτικού μηχανισμού τοποθέτησης του συστήματος προσγείωσης σε θέση έκτασης, βλάβη ηλεκτρικού συστήματος και συστήματος πέδησης
γ	Αναγκαστική προσγείωση (εξομοίωση)
δ	Συνεργασία – συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας

ΜΕΡΟΣ 6 ΕΞΟΜΟΙΩΣΗ ΑΣΥΜΜΕΤΡΙΚΗΣ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΧΕΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΑΞΗΣ / ΤΥΠΟΥ	
Αυτό το μέρος μπορεί να συνδυαστεί με τα μέρη 1 έως και 5	
α	Εξομοιούμενη βλάβη κινητήρα κατά την διάρκεια της απογείωσης (σε ασφαλές ύψος διαφορετικά εκτελείται σε εξομοιωτή πτήσης)
β	Ασυμμετρική προσέγγιση και επανακύκλωση
γ	Ασυμμετρική προσέγγιση και προσγείωση με ακινητοποίηση
δ	Σταμάτημα κινητήρα και επανεκκίνηση
ε	Επικοινωνία – συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες ραδιοεπικοινωνίας, Ορθή αεροπορική συμπεριφορά
στ	Όπως καθορίζεται από τον Εξεταστή Πτήσεων να συμπεριληφθεί οποιοδήποτε σχετικό θέμα της πρακτικής σε πτήση εξέτασης για την απόκτηση ικανότητας τάξης/τύπου εφόσον έχει εφαρμογή: iv) Συστήματα αεροπλάνου περιλαμβάνοντας προσγείωση με αυτόματο πιλότο v) Λειτουργία του συστήματος συμπίεσης vi) Χρήση του συστήματος αποπαγοποίησης και αντιπαγοποίησης
ζ	Προφορικές ερωτήσεις

ΤΜΗΜΑ Ε
ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΠΤΗΣΗΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ ΜΕ ΟΡΓΑΝΑ - IR(A)

JAR-FCL 1.175
Περιπτώσεις κατά τις οποίες απαιτείται η ικανότητα πτήσης αεροπλάνου με όργανα

α) Απαγορεύεται στον κάτοχο πτυχίου χειριστή ο χειρισμός, υπό οιαδήποτε ιδιότητα, αεροπλάνου σύμφωνα με τους κανόνες «πτήσεων με όργανα» (IFR), πλην της περίπτωσης διεξαγωγής πρακτικής σε πτήση εξέτασης ή εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό, εκτός εάν ο κάτοχος του εν λόγω πτυχίου διαθέτει ικανότητα πτήσης με όργανα η οποία αντιστοιχεί στην κατηγορία του αεροσκάφους και η οποία έχει εκδοθεί σύμφωνα με τις JAR-FCL.

β) Στα Κράτη Μέλη του JAA όπου η εθνική νομοθεσία απαιτεί σε ειδικές περιπτώσεις (πχ την νύκτα) να γίνονται πτήσεις σύμφωνα με τους κανόνες «πτήσεων με όργανα» (IFR), ο κάτοχος πτυχίου χειριστή μπορεί να πετάει IFR, εξασφαλίζοντας ότι ο χειριστής κατέχει την ανάλογη πιστοποίηση για την περίσταση, τον εναέριο χώρο και τις πτητικές συνθήκες στις οποίες εκτελείται η πτήση. Εθνικές πιστοποιήσεις οι οποίες επιτρέπουν στους χειριστές να πετούν σύμφωνα με κανόνες IFR εκτός από την περίπτωση όπου επικρατούν μετεωρολογικές συνθήκες εξ όψεως (VMC), χωρίς να είναι κάτοχοι σε ισχύ ικανότητας πτήσης αεροπλάνου με όργανα (IR(A)), περιορίζεται για χρήση μόνο στον εναέριο χώρο του Κράτους έκδοσης του πτυχίου.

JAR-FCL 1.180
Δικαιώματα και όροι

α) Δικαιώματα

(1) Με την επιφύλαξη των περιορισμών ικανότητας που επιβάλλονται λόγω της παρουσίας άλλου χειριστή ο οποίος ενεργεί ως συγκυβερνήτης (περιορισμός πολλαπλού πληρώματος) κατά τη διεξαγωγή της πρακτικής σε πτήση εξέτασης, οι οποίοι καθορίζονται στα Προσαρτήματα 1 και 2 στο JAR-FCL 1.210, καθώς και των λοιπών όρων που καθορίζονται στα JARs, τα δικαιώματα του κατόχου ικανότητας πτήσης με όργανα σε πολυκινητήρια αεροπλάνα συνίστανται στον χειρισμό πολυκινητήριων και μονοκινητήριων αεροπλάνων, σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεων με όργανα, με ελάχιστο αποφασιστικό ύψος 200 ποδών (60μ.). Η Αρχή, κατόπιν περαιτέρω εκπαίδευσης και εξέτασης, μπορεί να δώσει εξουσιοδότηση για αποφασιστικά ύψη χαμηλότερα από τα 200 πόδια (60μ.), σύμφωνα με το JAR-OPS 1, την παράγραφο 6 του AMC FCL 1.261(α) και το Προσάρτημα 2 στην JAR-FCL 1.240, μέρος 6.

(2) Με την επιφύλαξη των όρων που αφορούν την πρακτική σε πτήση εξέταση οι οποίοι καθορίζονται στα Προσαρτήματα 1 και 2 στο JAR-FCL 1.210, καθώς και οιωνδήποτε άλλων όρων που καθορίζονται στις JARs, τα δικαιώματα του κατόχου ικανότητας πτήσης με όργανα σε μονοκινητήρια αεροπλάνα (SE IR(A)) συνίστανται στο χειρισμό μονοκινητήριων αεροπλάνων σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεων με όργανα με ελάχιστο αποφασιστικό ύψος 200 ποδών (60 μ.).

β) Όροι. Ο υποψήφιος, ο οποίος έχει συμμορφωθεί προς τους όρους που καθορίζονται στα JAR-FCL 1.185 έως 1.210, πληροί τις απαιτήσεις για την έκδοση ικανότητας πτήσης αεροπλάνου με όργανα (IR(A)).

JAR-FCL 1.185
Ισχύς, επανεπικύρωση και ανανέωση

α) Η ικανότητα πτήσης αεροπλάνου με όργανα ισχύει για ένα έτος. Προκειμένου να επανεπικυρωθεί η ικανότητα πτήσης με όργανα για πολυκινητήριο αεροπλάνο, ο κάτοχος πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις της JAR-FCL 1.245(β)(1) η εξακρίβωση της πλήρωσης των απαιτήσεων μπορεί να πραγματοποιηθεί σε εξομοιωτή πτήσεων ή σε μέσο εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης τύπου II FNPT II. Προκειμένου να επανεπικυρωθεί η ικανότητα πτήσης με όργανα για μονοκινητήρια αεροπλάνα, ο κάτοχος πρέπει να ολοκληρώσει, στο πλαίσιο περιοδικού ελέγχου ικανότητας, την πρακτική σε πτήση εξέταση που καθορίζεται στα Προσαρτήματα 1 και 2 στο JAR-FCL 1.210, εκτός από το μέρος 6.

β) Εάν η ικανότητα πτήσης αεροπλάνου με όργανα ισχύει για χρήση σε πτητική λειτουργία με ένα χειριστή η επανεπικύρωση ολοκληρώνεται είτε σε πτητική λειτουργία πολλαπλού πληρώματος είτε σε πτητική λειτουργία με ένα χειριστή. Εάν η ικανότητας πτήσης αεροπλάνου με όργανα περιορίζεται μόνο για χρήση σε πτητική λειτουργία με πολλαπλό πλήρωμα η επανεπικύρωση ολοκληρώνεται σε πτητική λειτουργία πολλαπλού πληρώματος.

γ) Υποψήφιος που δε περατώνει επιτυχώς όλα τα μέρη του περιοδικού ελέγχου ικανότητας δεν ασκεί τα δικαιώματα της ικανότητας μέχρι ο περιοδικός έλεγχος ικανότητας να ολοκληρωθεί επιτυχώς.

δ) Σε περίπτωση ανανέωσης της ικανότητας, ο κάτοχος πρέπει να ικανοποιήσει τις παραπάνω απαιτήσεις και κάθε άλλη την οποία καθορίζει η Αρχή.

ε) Σε περίπτωση που η ικανότητα πτήσης αεροπλάνου με όργανα δε ανανεωθεί / επανεπικυρωθεί μέσα στο χρονικό διάστημα των προηγουμένων επτά ετών, ο κάτοχος απαιτείται να επαναλάβει την εξέταση γενικών θεωρητικών γνώσεων για ικανότητα πτήσης αεροπλάνου με όργανα.

JAR-FCL 1.190
Εμπειρία

Ο υποψήφιος για ικανότητα πτήσης αεροπλάνου με όργανα πρέπει να κατέχει πτυχίο χειριστή ιδιωτικού αεροπλάνου που να περιλαμβάνει πιστοποίηση νύκτας ή πτυχίο επαγγελματία χειριστή αεροπλάνων, καθώς και να έχει ολοκληρώσει τουλάχιστον 50 ώρες πτήσης αεροναυτιλιακού ταξιδίου ως κυβερνήτης σε αεροπλάνα ή ελικόπτερα εκ των οποίων 10 τουλάχιστον ώρες να είναι σε αεροπλάνα.

JAR-FCL 1.195
Θεωρητικές Γνώσεις

α) Σειρά μαθημάτων. Ο υποψήφιος για την απόκτηση ικανότητας πτήσης αεροπλάνου με όργανα πρέπει να έχει παρακολουθήσει εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων, στα πλαίσια εγκεκριμένης σειράς μαθημάτων, σε εγκεκριμένο οργανισμό πτητικής εκπαίδευσης ή σε εγκεκριμένο οργανισμό, ο οποίος ειδικεύεται στην εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.055 σχετικά μόνο με την εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων. Η σειρά μαθημάτων πρέπει να συνδυάζεται με μαθήματα πτητικής εκπαίδευσης.

β) Εξέταση. Ο υποψήφιος πρέπει να αποδείξει ότι διαθέτει το κατάλληλο επίπεδο γνώσεων για την άσκηση των δικαιωμάτων που χορηγούνται στον κάτοχο για ικανότητα πτήσης αεροπλάνου με όργανα, καθώς και να πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο JAR-FCL 1(Αεροπλάνα) Τμήμα Ι.

JAR-FCL 1.200
Χρήση της αγγλικής γλώσσας

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.200)

Ο υποψήφιος για την απόκτηση ικανότητας πτήσης αεροπλάνου με όργανα πρέπει να έχει αποδείξει ότι διαθέτει την ικανότητα να χρησιμοποιεί την αγγλική γλώσσα όπως καθορίζεται στο Προσάρτημα στο JAR-FCL 1.200.

JAR-FCL 1.205
Πτητική εκπαίδευση

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.205)

α) Ο υποψήφιος για την απόκτηση ικανότητας πτήσης αεροπλάνου με όργανα πρέπει να έχει λάβει μέρος σε σειρά ολοκληρωμένης πτητικής εκπαίδευσης, η οποία περιλαμβάνει εκπαίδευση για ικανότητα πτήσης αεροπλάνου με όργανα (βλέπε JAR-FCL 1.165) ή πρέπει να έχει ολοκληρώσει εγκεκριμένη σειρά βαθμιαίας πτητικής εκπαίδευσης, όπως αναφέρεται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.205.

β) Σε περίπτωση που ο υποψήφιος είναι κάτοχος ικανότητας πτήσης ελικοπτέρων με όργανα, η συνολική πτητική εκπαίδευση που απαιτείται από το Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.205 μπορεί να μειωθεί σε 10 ώρες σε μονοκινητήρια ή πολυκινητήρια αεροπλάνα, ανάλογα με την περίπτωση.

JAR-FCL 1.210
Πρακτική σε πτήση εξέταση

(Βλέπε Προσαρτήματα 1 και 2 στην JAR-FCL 1.210)

α) Γενικά. Ο υποψήφιος για την απόκτηση ικανότητας πτήσης αεροπλάνου με όργανα πρέπει να έχει αποδείξει την ικανότητα εκτέλεσης των διαδικασιών και των ελιγμών, όπως καθορίζεται στα Προσαρτήματα 1 και 2 στο JAR-FCL 1.210 σε επίπεδο αντίστοιχο των δικαιωμάτων που χορηγούνται στον κάτοχο ικανότητας πτήσης αεροπλάνου με όργανα.

β) Πολυκινητήρια αεροπλάνα. Η εξέταση για την απόκτηση ικανότητας πτήσης πολυκινητήριου αεροπλάνου με όργανα διεξάγεται σε πολυκινητήριο αεροπλάνο.

Ο υποψήφιος που επιθυμεί να αποκτήσει ικανότητα τύπου/τάξης για το αεροπλάνο που χρησιμοποιείται στην πρακτική σε πτήση εξέταση πρέπει επιπλέον να πληροί τις απαιτήσεις του JAR-FCL 1.262.

γ) Μονοκινητήρια αεροπλάνα. Η εξέταση για την απόκτηση ικανότητας πτήσης μονοκινητήριου αεροπλάνου με όργανα διεξάγεται σε μονοκινητήριο αεροπλάνο. Ως μονοκινητήριο αεροπλάνο, για τους σκοπούς της έκδοσης ικανότητας πτήσης μονοκινητήριου αεροπλάνου με όργανα, νοείται και το πολυκινητήριο αεροπλάνο του οποίου η ώση ασκείται στον κεντρικό άξονά του.

Προσάρτημα 1 στην JAR-FCL 1.200

Ικανότητα πτήσης αεροπλάνου με όργανα - Χρήση της αγγλικής γλώσσας

(Βλέπε JAR-FCL 1.200)
(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.005)
(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.015)

ΧΡΗΣΗ ΤΗΣ ΑΓΓΛΙΚΗΣ ΓΛΩΣΣΑΣ

1. Ο υποψήφιος για την απόκτηση ικανότητας πτήσης αεροπλάνου με όργανα πρέπει να είναι σε θέση να χρησιμοποιεί την αγγλική γλώσσα στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) κατά τη διάρκεια της πτήσης:

στο πλαίσιο της χρήσης ραδιοτηλεφωνίας που σχετίζεται με όλα τα στάδια της πτήσης, συμπεριλαμβανομένων των καταστάσεων επείγουσας ανάγκης.

β) στο έδαφος:

για όλες τις πληροφορίες που σχετίζονται με την εκτέλεση της πτήσης, για παράδειγμα:

* πρέπει να είναι ικανός να διαβάζει και να αποδεικνύει την κατανόηση των τεχνικών εγχειριδίων που έχουν γραφεί στην αγγλική γλώσσα, π.χ. το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου, κ.λπ.

* για το σχεδιασμό της πτήσης πριν από την εκτέλεσή της, τη συγκέντρωση πληροφοριών αναφορικά με τις καιρικές συνθήκες, τις αγγελίες αεροναυτιλομένων (NOTAMs), το σχέδιο πτήσης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, κ.λπ.

* για τη χρήση όλων των αεροναυτικών χαρτών πορείας, αναχώρησης και προσέγγισης και των σχετικών εγγράφων που έχουν συνταχθεί στην αγγλική γλώσσα.

γ) στις επικοινωνίες:

πρέπει να είναι ικανός να επικοινωνεί με τα άλλα μέλη του πληρώματος στην αγγλική κατά τη διάρκεια όλων των σταδίων της πτήσης, συμπεριλαμβανομένου του σταδίου προετοιμασίας της πτήσης.

2. Τα ανωτέρω αποδεικνύονται μέσω της συμμόρφωσης προς μία από τις ακόλουθες εναλλακτικές απαιτήσεις:

α) ολοκλήρωση σειράς μαθημάτων για την απόκτηση ικανότητας πτήσης με όργανα ή πτυχίου χειριστή εναερίων γραμμών, η οποία διεξάγεται στα αγγλικά, ή

β) επιτυχής συμμετοχή σε ειδικές εξετάσεις που διενεργούνται από ή εκ μέρους της Αρχής, κατόπιν ολοκλήρωσης σειράς εκπαίδευσης η οποία καθιστά τον υποψήφιο ικανό να εκπληρώνει τα καθήκοντα που αναφέρονται στην παράγραφο 1(α), (β) και (γ), ανωτέρω.

Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.205

Σειρά μαθημάτων βαθμιαίας(modular) πτητικής εκπαίδευσης για την έκδοση ικανότητας πτήσης αεροπλάνου με όργανα

(Βλέπε JAR-FCL 1.205)

1. Σκοπός της σειράς μαθημάτων βαθμιαίας πτητικής εκπαίδευσης για την έκδοση ικανότητας πτήσης αεροπλάνου με όργανα είναι η εκπαίδευση χειριστών προκειμένου να αποκτήσουν το επίπεδο ικανότητας που απαιτείται για τον χειρισμό αεροπλάνων βάσει των κανόνων πτήσεων με όργανα και υπό μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων, σύμφωνα με το εγχειρίδιο 8168 του ICAO PANS-OPS.

2. Ο υποψήφιος για εισαγωγή σε σειρά μαθημάτων βαθμιαίας εκπαίδευσης με σκοπό την απόκτηση ικανότητας πτήσης αεροπλάνου με όργανα πρέπει να είναι κάτοχος πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων ή πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνων. Κάθε ένα από τα εν λόγω πτυχία πρέπει να περιλαμβάνει επάρκεια πτήσης κατά τη διάρκεια της νύκτας και να έχει εκδοθεί σύμφωνα με το Παράρτημα 1 του ICAO.

3. Ο υποψήφιος που επιθυμεί να παρακολουθήσει σειρά μαθημάτων βαθμιαίας εκπαίδευσης για την απόκτηση ικανότητας πτήσης αεροπλάνου με όργανα πρέπει να ολοκληρώσει, υπό την επίβλεψη του προϊσταμένου εκπαίδευσης εγκεκριμένου ορ-

γανισμού πτητικής εκπαίδευσης, όλα τα στάδια εκπαίδευσης μιας συνεχούς εγκεκριμένης σειράς μαθημάτων, βάσει των ρυθμίσεων του εν λόγω οργανισμού. Η εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων μπορεί να πραγματοποιηθεί σε οργανισμό που εξειδικεύεται στη θεωρητική εκπαίδευση, όπως καθορίζεται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.055 που αναφέρεται αποκλειστικά στα εξειδικευμένα εκπαιδευτικά προγράμματα παροχής θεωρητικών γνώσεων. Στην περίπτωση αυτή ο προϊστάμενος εκπαίδευσης του εν λόγω οργανισμού επιβλέπει το συγκεκριμένο μέρος του κύκλου μαθημάτων.

4. Η σειρά μαθημάτων θεωρητικών γνώσεων πρέπει να ολοκληρωθεί εντός περιόδου 18 μηνών. Η πτητική εκπαίδευση και η πρακτική σε πτήση εξέταση πρέπει να ολοκληρωθούν εντός της περιόδου ισχύος του ενδεικτικού επιτυχίας στις εξετάσεις θεωρητικών γνώσεων, όπως καθορίζεται στο JAR-FCL 1.495.

5. Η σειρά μαθημάτων περιλαμβάνει:

α) εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων με στόχο την απόκτηση του επιπέδου γνώσεων που απαιτείται για την απόκτηση ικανότητας πτήσης με όργανα,

β) πτητική εκπαίδευση με όργανα.

6. Ο υποψήφιος, ο οποίος έχει ολοκληρώσει με επιτυχία τις εξετάσεις θεωρητικών γνώσεων της παραγράφου 8 και την πρακτική σε πτήση εξέταση της παραγράφου 14, πληροί τις απαιτήσεις γνώσεων και δεξιοτήτων για τη έκδοση της ικανότητας πτήσης αεροπλάνου με όργανα.

ΘΕΩΡΗΤΙΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ

7. Το αναλυτικό πρόγραμμα θεωρητικών γνώσεων όσον αφορά την ικανότητα πτήσης αεροπλάνου με όργανα καθορίζεται στην AMC FCL 1.470(γ). Η εγκεκριμένη σειρά μαθημάτων βαθμιαίας εκπαίδευσης για την απόκτηση ικανότητας πτήσης αεροπλάνου με όργανα αποτελείται από τουλάχιστον 200 ώρες εκπαίδευσης (1 ώρα = 60 λεπτά διδασκαλίας), οι οποίες ενδέχεται να περιλαμβάνουν διδασκαλία σε αίθουσα, αλληλεπιδραστικό (inter-active) βίντεο, παρουσίαση με διαφάνειες /ταινίες, εργαστήρια ατομικής εκμάθησης, διδασκαλία με τη βοήθεια ηλεκτρονικών υπολογιστών, καθώς και άλλα οπτικοακουστικά μέσα που έχουν εγκριθεί από την Αρχή και κατανέμονται στην κατάλληλη αναλογία. Εναπόκειται επίσης στη διακριτική ευχέρεια της Αρχής η ενδεχόμενη διεξαγωγή εγκεκριμένων σειρών μαθημάτων εξ αποστάσεως (με αλληλογραφία) ως μέρος της εκπαίδευσης.

Εξέταση θεωρητικών γνώσεων

8. Ο υποψήφιος πρέπει να αποδείξει ότι διαθέτει το κατάλληλο επίπεδο γνώσεων για την άσκηση των δικαιωμάτων που απορρέουν από την ικανότητα πτήσης αεροπλάνου με όργανα, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Τμήματος Ι του JAR-FCL 1.

ΠΤΗΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

9. Η σειρά μαθημάτων για την απόκτηση ικανότητας πτήσης μονοκινητήριου αεροπλάνου με όργανα περιλαμβάνει 50 ώρες, κατ' ελάχιστο όριο, χρόνου εκπαίδευσης με όργανα, εκ των οποίων οι 20 ώρες, κατ' ανώτατο όριο, μπορεί να καλύπτουν χρόνο εκπαίδευσης με όργανα στο έδαφος σε μέσο εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης τύπου Ι (FNPT I), ή οι 35 ώρες, κατ' ανώτατο όριο, να έχουν πραγματοποιηθεί σε εξομοιωτή πτήσης ή σε μέσο εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης τύπου ΙΙ (FNPT II), εφόσον υπάρχει σχετική συμφωνία της Αρχής.

10. Η σειρά μαθημάτων για την απόκτηση ικανότητας πτήσης πολυκινητήριου αεροπλάνου με όργανα περιλαμβάνει 55 ώρες, κατ' ελάχιστο όριο, χρόνου εκπαίδευσης με όργανα, εκ των οποίων οι 25 ώρες, κατ' ανώτατο όριο, μπορεί να καλύπτουν χρόνο εδάφους με όργανα σε μέσο εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης τύπου Ι (FNPT I), ή οι 40 ώρες, κατ' ανώτατο όριο, να έχουν πραγματοποιηθεί σε εξομοιωτή πτήσης ή σε μέσο εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης τύπου ΙΙ (FNPT II), εφόσον υπάρχει σχετική συμφωνία της Αρχής. Το υπόλοιπο της πτητικής εκπαίδευσης με όργανα πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον 15 ώρες σε πολυκινητήρια αεροπλάνα.

11. Ο κάτοχος ικανότητας πτήσης με όργανα για μονοκινητήριο αεροπλάνο ο οποίος διαθέτει επίσης ικανότητα πολυκινητήριου τύπου ή τάξης και επιθυμεί να αποκτήσει ικανότητα πτήσης με όργανα για πολυκινητήριο αεροπλάνο για την πρώτη φορά πρέπει να ολοκληρώσει με επιτυχία σειρά μαθημάτων σε έναν εγκεκριμένο FTO/TRTO που περιλαμβάνει τουλάχιστον πέντε ώρες πτητικής εκπαίδευσης με όργανα σε πολυκινητήρια αεροπλάνα από τις οποίες 3 ώρες μπορεί να γίνουν σε εξομοιωτή πτήσεων ή σε μέσο εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης τύπου ΙΙ (FNPT II).

12. Ο συνολικός αριθμός ωρών εκπαίδευσης που απαιτείται από τις παραγράφους 9 ή 10, ανωτέρω, μπορεί να μειωθεί κατά 5 ώρες για τον κάτοχο πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνων, το οποίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με τον ICAO.

13. Οι πτητικές ασκήσεις που προηγούνται της πρακτικής σε πτήση εξέτασης για την απόκτηση ικανότητας πτήσης αεροπλάνου με όργανα περιλαμβάνουν:

α) τις διαδικασίες πριν από την εκτέλεση πτήσεων με όργανα, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης του εγχειριδίου πτήσης και των κατάλληλων εγγράφων των υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, στο πλαίσιο της προετοιμασίας του σχεδίου πτήσης σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεων με όργανα·

β) τις διαδικασίες και τους ελιγμούς που εκτελούνται στο πλαίσιο πτητικών λειτουργιών με όργανα υπό κανονικές, μη κανονικές συνθήκες, καθώς και υπό συνθήκες επείγουσας ανάγκης, οι οποίες καλύπτουν τουλάχιστον:

- τη μετάβαση από πτήση εξ όψεως σε πτήση με όργανα κατά την απογείωση
- την εκτέλεση τυποποιημένων αναχωρήσεων και αφίξεων με όργανα
- τις διαδικασίες που εκτελούνται κατά τη διαδρομή στο πλαίσιο πτήσης με όργανα
- τις διαδικασίες κράτησης
- τις προσεγγίσεις με όργανα σε προκαθορισμένα ελάχιστα
- τις διαδικασίες αποτυχημένης προσέγγισης
- τις προσγειώσεις που έπονται προσεγγίσεων με όργανα, συμπεριλαμβανομένης της προσέγγισης στον κύκλο αεροδρομίου·

γ) τους εναέριους ελιγμούς και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά πτήσης·

δ) Εάν απαιτείται, την εκτέλεση πτητικής λειτουργίας πολυκινητήριου αεροπλάνου στο πλαίσιο των ανωτέρω ασκήσεων,

συμπεριλαμβανομένης της πτητικής λειτουργίας του αεροπλάνου με τη βοήθεια αποκλειστικά των οργάνων του, σε περίπτωση που ο ένας κινητήρας τίθεται στο πλαίσιο προσομοίωσης εκτός λειτουργίας, καθώς και σε περίπτωση διακοπής λειτουργίας και επανεκκίνησης του κινητήρα (η τελευταία άσκηση πρέπει να διεξαχθεί σε ασφαλές ύψος, εκτός εάν πραγματοποιείται σε εξομοιωτή πτήσης ή σε μέσο εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης τύπου ΙΙ (FNPT II)).

ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΣΕ ΠΤΗΣΗ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ

14. α) Μετά την ολοκλήρωση της σχετικής πτητικής εκπαίδευσης και την εκπλήρωση των απαιτήσεων πείρας, όπως καθορίζονται στην JAR-FCL 1.190, ο υποψήφιος πρέπει να συμμετάσχει στην πρακτική σε πτήση εξέταση για την απόκτηση ικανότητας πτήσης αεροπλάνου με όργανα είτε σε πολυκινητήριο είτε σε μονοκινητήριο αεροπλάνο, σύμφωνα με τα Προσαρτήματα 1 και 2 στο JAR-FCL 1.210.

β) Με την συμπλήρωση της σειράς των μαθημάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 11 παραπάνω, ο υποψήφιος πρέπει να συμμετάσχει στην πρακτική σε πτήση εξέταση σε πολυκινητήριο αεροπλάνο σύμφωνα με τα Προσαρτήματα 1 και 2 στο JAR-FCL 1.210.

Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.210
Πρακτική σε πτήση εξέταση και περιοδικός έλεγχος ικανότητας για την
έκδοση / επανεπικύρωση / ανανέωση ικανότητας πτήσης αεροπλάνου με όργανα

(Βλέπε JAR-FCL 1.185 και 1.210)

(Βλέπε IEM FCL 1.210)

1. Ο υποψήφιος για την πρακτική σε πτήση εξέταση με σκοπό την απόκτηση ικανότητας πτήσης αεροπλάνου με όργανα πρέπει να έχει ολοκληρώσει εκπαίδευση στην ίδια τάξη ή τύπο αεροπλάνου που χρησιμοποιείται στην εξέταση. Το αεροπλάνο που χρησιμοποιείται για την πρακτική σε πτήση εξέταση πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις που ισχύουν για τα εκπαιδευτικά αεροπλάνα, όπως καθορίζεται στο Προσάρτημα 1 στην JAR-FCL 1.055.

2. Η Αρχή, η οποία ενέκρινε την εκπαίδευση του υποψηφίου, καθορίζει τις διοικητικές ρυθμίσεις που αφορούν την επιβεβαίωση της καταλληλότητας του υποψηφίου προκειμένου να συμμετάσχει στην εξέταση, συμπεριλαμβανομένης της γνωστοποίησης του αρχείου εκπαίδευσης του υποψηφίου στον εξεταστή.

3. Ο υποψήφιος πρέπει να επιτύχει στα μέρη 1 έως 5 της πρακτικής σε πτήση εξέτασης, καθώς και στο μέρος 6 του Προσαρτήματος 2 στο JAR-FCL 1.210, εφόσον χρησιμοποιείται πολυκινητήριο αεροπλάνο. Εάν αποτύχει σε κάποιο τμήμα ενός μέρους, τότε αποτυγχάνει σε αυτό το μέρος. Σε περίπτωση αποτυχίας σε περισσότερα από ένα μέρη, ο υποψήφιος είναι υποχρεωμένος να επαναλάβει ολόκληρη την εξέταση. Ο υποψήφιος που αποτυγχάνει σε ένα μόνο μέρος επανεξετάζεται στο μέρος στο οποίο απέτυχε. Σε περίπτωση μη επιτυχίας σε οποιοδήποτε μέρος της επανεξέτασης, συμπεριλαμβανομένων των μερών στα οποία ο υποψήφιος είχε επιτύχει σε προηγούμενη προσπάθεια, ο υποψήφιος είναι υποχρεωμένος να επαναλάβει ολόκληρη την εξέταση. Όλα τα μέρη της πρακτικής σε πτήση εξέτασης πρέπει να ολοκληρωθούν εντός έξι μηνών.

4. Σε περίπτωση μη επιτυχίας σε οποιαδήποτε πρακτική σε πτήση εξέταση , μπορεί να απαιτηθεί περαιτέρω εκπαίδευση. Η μη επιτυχία σε όλα τα μέρη της δοκιμασίας μετά από διπλή προσπάθεια συνεπάγεται την απαίτηση για περαιτέρω εκπαίδευση, όπως καθορίζεται από την Αρχή. Ο υποψήφιος μπορεί να επαναλάβει την πρακτική σε πτήση εξέταση όσες φορές χρειαστεί.

ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΕΞΕΤΑΣΗΣ

5. Σκοπός της πρακτικής σε πτήση εξέτασης είναι η εξομοίωση πραγματικής πτήσης. Ο εξεταστής πτήσεων επιλέγει τη διαδρομή της πτήσης. Η ικανότητα του υποψηφίου να σχεδιάζει και να εκτελεί την πτήση με βάση τα συνήθη στοιχεία ενημέρωσης συνιστά βασικό στοιχείο της δοκιμασίας. Ο υποψήφιος αναλαμβάνει το σχεδιασμό της πτήσης και διασφαλίζει ότι το σύνολο του εξοπλισμού και των εγγράφων που αφορούν την εκτέλεση της πτήσης βρίσκονται στο αεροπλάνο. Η πτήση διαρκεί τουλάχιστον μία ώρα.

6. Η Αρχή παρέχει στον εξεταστή πτήσεων υποδείξεις σχετικά με την ασφάλεια της πτήσης, οι οποίες πρέπει να τηρηθούν κατά τη διεξαγωγή της εξέτασης .

7. Εάν ο υποψήφιος αποφασίσει να τερματίσει την πρακτική σε πτήση εξέταση για λόγους που κρίνονται ανεπαρκείς από τον εξεταστή πτήσεων, ο υποψήφιος επανεξετάζεται σε ολόκληρη την πρακτική σε πτήση εξέταση. Εάν η εξέταση τερματισθεί για λόγους που κρίνονται επαρκείς από τον εξεταστή πτήσεων, μόνο τα μέρη εκείνα που δεν ολοκληρώθηκαν εξετάζονται σε προσεχή πτήση.

8. Κατά την κρίση του εξεταστή πτήσεων, κάθε ελιγμός ή διαδικασία της εξέτασης μπορεί να επαναληφθεί μία φορά από τον υποψήφιο. Ο εξεταστής πτήσεων δύναται να διακόψει την εξέταση σε οποιοδήποτε στάδιο αυτής, εάν αυτός κρίνει ότι η επίδειξη των πτητικών δεξιοτήτων του υποψηφίου απαιτεί πλήρη επανεξέταση.

9. Ο υποψήφιος καλείται, υπό κανονικές συνθήκες, να εκτελέσει καθήκοντα χειρισμού του αεροπλάνου από τη θέση εκείνη που επιτρέπει την εκτέλεση καθηκόντων κυβερνήτη, καθώς και να συμμετάσχει στην εξέταση ωσάν να αποτελεί το μοναδικό μέλος του πληρώματος. Ο εξεταστής πτήσεων δεν συμμετέχει στην πτητική λειτουργία του αεροπλάνου, εκτός από τις περιπτώσεις κατά τις οποίες η παρέμβασή του κρίνεται απαραίτητη για λόγους ασφαλείας ή για την αποφυγή αδικαιολόγητης καθυστέρησης στην υπόλοιπη εναέρια κυκλοφορία. Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες ο εξεταστής πτήσεων ή άλλος χειριστής ενεργεί ως συγκυβερνήτης κατά τη διάρκεια της εξέτασης, τα δικαιώματα που απορρέουν από την ικανότητα πτήσεων με όργανα περιορίζονται μόνο στην εκτέλεση πτητικών λειτουργιών πολλαπλών χειριστών. Ο εν λόγω περιορισμός αίρεται σε περίπτωση που ο υποψήφιος συμμετάσχει εκ νέου σε πρακτική σε πτήση εξέταση ικανότητας πτήσης με όργανα ωσάν να αποτελεί το μοναδικό μέλος πληρώματος σε αεροπλάνο ενός χειριστή. Η ανάθεση της ευθύνης για την εκτέλεση της πτήσης πραγματοποιείται βάσει των εθνικών κανονισμών.

10. Ο υποψήφιος καθορίζει, με τη σύμφωνη γνώμη του εκπαιδευτή πτήσεων, τα αποφασιστικά ύψη/απόλυτα ύψη, τα ελάχιστα ύψη/απόλυτα ύψη καθόδου και το σημείο αποτυχημένης προσέγγισης.

11. Ο υποψήφιος για ικανότητα πτήσης αεροπλάνου με όργανα επιδεικνύει στον εξεταστή πτήσεων τους προς εκτέλεση

ελέγχους και καθήκοντα, συμπεριλαμβανομένης της αναγνώρισης του εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας. Οι έλεγχοι ολοκληρώνονται βάσει του εγκεκριμένου καταλόγου ελέγχου ενεργειών για το αεροπλάνο με το οποίο διεξάγεται η εξέταση. Κατά την διάρκεια της προετοιμασίας, πριν από την εκτέλεση της εν πτήση εξέταση, απαιτείται από τον υποψήφιο να καθορίσει τις ρυθμίσεις ισχύος και τις ταχύτητες. Δεδομένα επιδόσεων για την απογείωση, την προσέγγιση και την προσγείωση υπολογίζονται από τον υποψήφιο σε εφαρμογή αυτών που αναγράφονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας ή στο εγχειρίδιο πτήσης του συγκεκριμένου αεροπλάνου.

Κατά την διάρκεια του περιοδικού ελέγχου ικανότητας για επανεπικύρωση ή ανανέωση της ικανότητας πτήσης αεροπλάνου με όργανα σύμφωνα με το JAR-FCL 1.185(a) ο κάτοχος της πτυχίου πρέπει να επιδείξει τα προαναφερθέντα στοιχεία στον εξεταστή.

ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ ΣΕ ΠΤΗΣΗ ΕΞΕΤΑΣΗΣ

12. Ο υποψήφιος πρέπει να επιδείξει την ικανότητα:

- να χειρίζεται το αεροπλάνο στο πλαίσιο των ορίων του·
- να εκτελεί όλους τους ελιγμούς ομαλά και με ακρίβεια·
- να επιδεικνύει ορθή κρίση και ικανότητα χειρισμού·
- να εφαρμόζει τις αεροναυτικές γνώσεις, και
- να διατηρεί πάντοτε τον έλεγχο του αεροπλάνου κατά τρόπο που να μην τίθεται ποτέ υπό σοβαρή αμφισβήτηση η επιτυχής έκβαση της διαδικασίας ή του ελιγμού.

13. Τα ακόλουθα όρια αποτελούν γενικές κατευθύνσεις. Ο εξεταστής πτήσεων λαμβάνει υπόψη του τις διορθώσεις από αναταράξεις, τα χαρακτηριστικά χειρισμού και τις επιδόσεις του αεροπλάνου που χρησιμοποιείται.

Ύψος	
Γενικά	±100 πόδια
Έναρξη επανακύκλωσης στο αποφασιστικό ύψος	+50 πόδια/-0 πόδια
Ελάχιστο ύψος καθόδου/διαδικασίας αποτυχημένης προσέγγισης/απολύτου ύψους	+50 πόδια/-0 πόδια
Παρακολούθηση ίχνους	
επί ραδιοβοηθημάτων	±5°
Προσέγγιση ακριβείας	Μισό βαθμό απόκλισης, ίχνους πορείας και ίχνους καθόδου
Πορεία	
όλοι οι κινητήρες σε λειτουργία	±5°
με εξομοιούμενη βλάβη κινητήρα	±10°
Ταχύτητα	
όλοι οι κινητήρες σε λειτουργία	±5 κόμβοι
με εξομοιούμενη βλάβη κινητήρα	+10 κόμβοι/-5 κόμβοι

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΞΕΤΑΣΗΣ

14. Στην πρακτικη σε πτηση εξεταση χρησιμοποιούνται τα περιεχόμενα και τα μέρη της εξέτασης που καθορίζονται στο Προσάρτημα 2 στο JAR-FCL 1.210. Η Αρχή μπορεί να καθορίσει τη μορφή και το έντυπο της αίτησης για την εξέταση (βλέπε IEM FCL 1.210). Οι ενέργειες που περιλαμβάνονται στο στοιχείο δ) του Μέρους 2 και στο Μέρος 6 της πρακτικής σε πτήση εξέτασης και του περιοδικού ελέγχου ικανότητας μπορούν να εκτελεστούν, για λόγους ασφαλείας, σε εξομοιωτή πτήσης ή σε μέσο εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης τύπου II (FNPT II).

Προσάρτημα 2 στην JAR–FCL 1.210

Περιεχόμενα της πρακτικής σε πτήση εξέτασης/περιοδικού ελέγχου ικανότηταςγια την έκδοση ικανότητας πτήσης αεροπλάνου με όργανα

(Βλέπε JAR–FCL 1.185 και 1.210)
(Βλέπε IEM FCL 1.210)

ΜΕΡΟΣ 1 **ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΤΗΣ ΠΤΗΣΗΣ**	
Η χρήση καταλόγου ελέγχου ενεργειών, καθώς και οι ενέργειες που συνθέτουν την ορθή αεροπορική συμπεριφορά, διαδικασίες αντιπαγοποίησης/αποπαγοποίησης, κ.λπ. αφορούν όλα τα μέρη	
α	Χρήση του εγχειριδίου πτήσης (ή ισοδύναμου), ιδίως όσον αφορά τους υπολογισμούς επιδόσεων του αεροσκάφους, τη μάζα και τη ζυγοστάθμιση
β	Χρήση των εγγράφων υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και των μετεωρολογικών εγγράφων
γ	Προετοιμασία του σχεδίου πτήσης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, του σχεδίου πτήσης στο πλαίσιο των κανόνων πτήσεων με όργανα και του μητρώου καταγραφής πτήσης
δ	Επιθεώρηση πριν την εκτέλεση της πτήσης
ε	Μετεωρολογικά ελάχιστα
στ	Τροχοδρόμηση
ζ	Ενημέρωση πριν από την απογείωση. Απογείωση.
η	Μετάβαση σε πτήση με όργανα
θ	Διαδικασίες αναχώρησης με όργανα, ρύθμιση υψομέτρου.
ι	Επικοινωνία – συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες ραδιοεπικοινωνίας
ΜΕΡΟΣ 2 **Γενικός χειρισμός**	
α	Έλεγχος του αεροπλάνου αποκλειστικά με τη βοήθεια των οργάνων του, συμπεριλαμβανομένων: οριζόντιας πτήσης σε διάφορες ταχύτητες, αντιστάθμιση.
β	Στροφών ανόδου και καθόδου με διατήρηση στροφής ενός βαθμού
γ	Επαναφοράς από ασυνήθη στάση του αεροσκάφους, συμπεριλαμβανομένων συνεχών στροφών με κλίση 45° και κλειστών στροφών καθόδου
δ*	Επαναφοράς από προσέγγιση σε απώλεια στήριξης κατά την οριζόντια πτήση, σε στροφές ανόδου / καθόδου και σε διαμόρφωση για προσγείωση.
ε	Της χρήσης περιορισμένου αριθμού οργάνων, σταθερή άνοδος ή κάθοδος με στροφή ενός βαθμού σε προκαθορισμένη πορεία, ανάληψη από ασυνήθιστες συμπεριφορές.

* Μπορεί να εκτελεσθεί σε εξομοιωτή πτήσης ή FNPT II

\+ Μπορεί να εκτελεσθεί είτε στο μέρος 4 ή στο μέρος 5.

ΜΕΡΟΣ 3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	
α	Παρακολούθηση ίχνους, συμπεριλαμβανομένης της λήψης σημάτων, π.χ. μη κατευθυντικού ραδιοφάρου (NDB), ραδιοφάρου πολλαπλών κατευθύνσεων πολύ υψηλής συχνότητας (VOR), ραδιοναυτιλία περιοχής (RNAV)
β	Χρήση ραδιοβοηθημάτων
γ	Οριζόντια πτήση, έλεγχος πορείας, απολύτου ύψους και ταχύτητας αέρα, ρύθμιση ισχύος, τεχνική αντιστάθμισης
δ	Ρυθμίσεις υψομέτρου
ε	Χρόνοι και αλλαγή των αναμενόμενων χρόνων άφιξης (Κράτηση κατά την διαδρομή, αν απαιτείται)
στ	Παρακολούθηση της εξέλιξης της πτήσης, μητρώο καταγραφής πτήσης, υπολογισμός καυσίμων, διαχείριση συστημάτων
ζ	Διαδικασίες αποφυγής δημιουργίας πάγου, οι οποίες μπορεί να είναι εξομοιούμενες, εφόσον κρίνεται αναγκαίο
η	Επικοινωνία – συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες ραδιοεπικοινωνίας
ΜΕΡΟΣ 4 ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ	
α	Ρύθμιση και έλεγχος των βοηθημάτων αεροναυτιλίας, αναγνώριση των βοηθητικών μέσων
β	Διαδικασίες άφιξης, έλεγχοι υψομέτρου
γ	Ενημέρωση προσέγγισης και προσγείωσης, συμπεριλαμβανομένων των ελέγχων καθόδου/προσέγγισης/προσγείωσης
δ+	Διαδικασίες κράτησης
ε	Συμμόρφωση προς τη δημοσιευμένη διαδικασία προσέγγισης
στ	Χρόνος προσέγγισης
ζ	Ύψος, έλεγχος ταχύτητας πορείας, (σταθεροποιημένη προσέγγιση)
η+	Ενέργειες επανακύκλωσης
θ+	Διαδικασία αποτυχημένης προσέγγισης/προσγείωσης
ι	Επικοινωνία – συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες ραδιοεπικοινωνίας

* Μπορεί να εκτελεσθεί σε εξομοιωτή πτήσης ή FNPT II

\+ Μπορεί να εκτελεσθεί είτε στο μέρος 4 ή στο μέρος 5.

	ΜΕΡΟΣ 5 **ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΜΗ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ**
α	Ρύθμιση και έλεγχος των βοηθημάτων αεροναυτιλίας, αναγνώριση του εξοπλισμού
β	Διαδικασίες άφιξης, έλεγχοι υψομέτρου
γ	Ενημέρωση προσέγγισης και προσγείωσης, συμπεριλαμβανομένων των ελέγχων καθόδου/προσέγγισης/προσγείωσης
δ+	Διαδικασίες κράτησης
ε	Συμμόρφωση προς τη δημοσιευμένη διαδικασία προσέγγισης
στ	Χρόνος προσέγγισης
ζ	Ύψος, ταχύτητα, έλεγχος πορείας, (σταθεροποιημένη προσέγγιση)
η+	Ενέργειες επανακύκλωσης
θ+	Διαδικασία αποτυχημένης προσέγγισης/προσγείωσης
ι	Επικοινωνία – συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες ραδιοεπικοινωνίας
	ΜΕΡΟΣ 6 (εάν έχει εφαρμογή) **ΕΞΟΜΟΙΟΥΜΕΝΗ ΑΣΥΜΜΕΤΡΗ ΠΤΗΣΗ**
α	Βλάβη κινητήρα μετά την απογείωση και την προσέγγιση (σε ασφαλές ύψος, εκτός εάν διεξάγεται σε εξομοιωτή πτήσης ή σε μέσο εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης τύπου ΙΙ (FNPT II).
β	Ασύμμετρη προσέγγιση και διαδικασία επανακύκλωσης
γ	Ασύμμετρη προσέγγιση και προσγείωση, διαδικασία μη επιτυχούς προσέγγισης
δ	Επικοινωνία – συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες ραδιοεπικοινωνίας

* Μπορεί να εκτελεσθεί σε εξομοιωτή πτήσης ή FNPT II

\+ Μπορεί να εκτελεσθεί είτε στο μέρος 4 ή στο μέρος 5.

ΤΜΗΜΑ ΣΤ
ΙΚΑΝΟΤΗΤΕΣ ΤΥΠΟΥ ΚΑΙ ΤΑΞΗΣ (ΑΕΡΟΠΛΑΝΟ)

JAR-FCL 1.215
Ικανότητες τάξης αεροπλάνου

(Βλέπε AMC FCL 1.215)

α) Κατάταξη. Οι ικανότητες τάξης για αεροπλάνα ενός χειριστή, τα οποία δεν απαιτούν ικανότητα τύπου, καθορίζονται ως ακολούθως:

(1) όλα τα μονοκινητήρια εμβολοφόρα αεροπλάνα (ξηράς)·

(2) όλα τα μονοκινητήρια εμβολοφόρα υδροπλάνα·

(3) όλα τα μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης·

(4) κάθε κατασκευαστή μονοκινητήριων στροβιλοελικοφόρων αεροπλάνων (ξηράς)·

(5) κάθε κατασκευαστή μονοκινητήριων στροβιλοελικοφόρων υδροπλάνων·

(6) όλα τα πολυκινητήρια εμβολοφόρα αεροπλάνα (ξηράς), και

(7) όλα τα πολυκινητήρια εμβολοφόρα υδροπλάνα.

β) Κατάλογοι. Οι ικανότητες τάξης για αεροπλάνα εκδίδονται σύμφωνα με τον κατάλογο τάξης των αεροπλάνων (βλέπε AMC FCL 1.215). Για να γίνει αλλαγή σε άλλο τύπο ή παραλλαγής του αεροπλάνου μέσα σε μία ικανότητα τάξης, απαιτείται εκπαίδευση διαφορών ή εξοικείωσης (βλέπε AMC FCL 1.215).

γ) Οι απαιτήσεις έκδοσης και η επανεπικύρωση / ανανέωση των ικανοτήτων τάξης υδροπλάνων είναι στην διακριτική ευχέρεια της Αρχής.

JAR-FCL 1.220
Ικανότητες τύπου αεροπλάνου

(Βλέπε AMC FCL 1.220)

α) Κριτήρια. Για την θέσπιση των ικανοτήτων τύπου για αεροπλάνα εκτός αυτών που περιλαμβάνονται στην JAR-FCL 1.215, όλα τα παρακάτω κριτήρια πρέπει να θεωρηθούν :

(1) πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας,

(2) χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροπλάνου,

(3) συμπληρωματικά πιστοποιημένο ελάχιστο πλήρωμα πτήσης,

(4) το επίπεδο της τεχνολογίας.

β) Κατάταξη. Θεσπίζονται ικανότητες τύπου για αεροπλάνα που αφορούν:

(1) κάθε τύπο αεροπλάνου πολλαπλών χειριστών, ή

(2) κάθε τύπο πολυκινητήριου αεροπλάνου ενός χειριστή, το οποίο φέρει στροβιλοελικοφόρους κινητήρες ή στροβιλοκινητήρες αντίδρασης, ή

(3) κάθε τύπο μονοκινητήριου αεροπλάνου ενός χειριστή, το οποίο φέρει στροβιλοκινητήρα αντίδρασης, ή

(4) οιονδήποτε άλλο τύπο αεροπλάνου, εφόσον κρίνεται αναγκαίο.

γ) Κατάλογοι. Οι ικανότητες τύπου για αεροπλάνα εκδίδονται σύμφωνα με τον κατάλογο τύπων αεροπλάνων (βλέπε AMC FCL 1.220). Για να γίνει αλλαγή σε άλλη παραλλαγή του αεροπλάνου, μέσα σε μία ικανότητα τύπου, απαιτείται εκπαίδευση διαφορών ή εξοικείωσης (βλέπε AMC FCL 1.220).

JAR-FCL 1.225
Περιπτώσεις κατά τις οποίες απαιτούνται ικανότητες τύπου ή τάξης

Απαγορεύεται στον κάτοχο πτυχίου χειριστή ο χειρισμός αεροπλάνου, υπό οιαδήποτε ιδιότητα, πλην της περίπτωσης διεξαγωγής πρακτικής σε πτήση εξέτασης ή πτητικής εκπαίδευσης, εκτός εάν ο κάτοχος του εν λόγω πτυχίου διαθέτει κατάλληλη ικανότητα τάξης ή τύπου σε ισχύ. Σε περίπτωση που η ικανότητα τάξης ή τύπου εκδίδεται με περιορισμό των δικαιωμάτων μόνο στην άσκηση καθηκόντων συγκυβερνήτη, ή με οιουσδήποτε άλλους όρους που έχουν συμφωνηθεί στο πλαίσιο του JAA, οι εν λόγω περιορισμοί πρέπει να καταχωρίζονται στην ικανότητα.

JAR-FCL 1.230
Ειδική εξουσιοδότηση ικανοτήτων τύπου ή τάξης

Στο πλαίσιο της εκτέλεσης ειδικών πτήσεων χωρίς έσοδα, π.χ. για δοκιμαστικές πτήσεις αεροσκαφών, η Αρχή μπορεί αντί της έκδοσης ικανότητας τάξης ή τύπου να παρέχει γραπτώς ειδική εξουσιοδότηση στον κάτοχο του πτυχίου, σύμφωνα με την JAR-FCL 1.225. Η ισχύς της εν λόγω εξουσιοδότησης περιορίζεται στην ολοκλήρωση ενός συγκεκριμένου σκοπού.

JAR-FCL 1.235
Ικανότητες τύπου και τάξης - Δικαιώματα, αριθμός και παραλλαγές αεροπλάνων

(Βλέπε AMC FCL 1.215 και AMC FCL 1.220)

α) Δικαιώματα. Με την επιφύλαξη του JAR-FCL 1.215(β) και (γ) παραπάνω, τα δικαιώματα του κατόχου ικανότητας τύπου ή τάξης συνίστανται στην άσκηση καθηκόντων χειριστή στον τύπο ή την τάξη του αεροσκάφους που καθορίζεται στην ικανότητα.

β) Αριθμός των ικανοτήτων τύπου/τάξης που διαθέτει ο κάτοχος. Τα JAR-FCL δεν θέτουν όριο ως προς τον αριθμό των ικανοτήτων που μπορεί να διαθέτει ένας χειριστής ταυτοχρόνως. Εντούτοις, οι JAR-OPS δύνανται να περιορίζουν τον αριθμό των ικανοτήτων που μπορούν να ασκούνται την ίδια περίοδο.

γ) Παραλλαγές. Εάν ο χειριστής δεν πετάξει την παραλλαγή του αεροπλάνου για περίοδο 2 χρόνων μετά την εκπαίδευση διαφορών, συμπληρωματική εκπαίδευση διαφορών ή περιοδικός έλεγχος ικανότητας απαιτείται σ' αυτή την παραλλαγή, εκτός από τύπους ή διαφορές εντός της ίδιας ικανότητας τάξης των μονοκινητήριων εμβολοφόρων αεροπλάνων (SEP).

(1) Η εκπαίδευση διαφορών απαιτεί επιπρόσθετη γνώση και εκπαίδευση σε μία κατάλληλη εκπαιδευτική συσκευή ή στο αεροπλάνο.

Η εν λόγω εκπαίδευση διαφορών καταχωρείται στο μητρώο του χειριστή ή σε ισοδύναμο έγγραφο και υπογράφεται από τον εκπαιδευτή ικανότητας τάξης /εκπαιδευτή ικανότητας τύπου /εκπαιδευτή συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης αεροπλάνου ή τον εκπαιδευτή πτήσεων αεροπλάνου, ανάλογα με την περίπτωση.

(2) Η εκπαίδευση εξοικείωσης απαιτεί την απόκτηση πρόσθετων γνώσεων.

JAR-FCL 1.240
Ικανότητες τύπου και κατηγορίας - Απαιτήσεις

(Βλέπε Προσαρτήματα 1 έως 3 στο JAR-FCL 1.240)

α) Γενικά

(1) Ο υποψήφιος για την απόκτηση ικανότητας τύπου για τύπο αεροπλάνου πολλαπλών χειριστών πρέπει να συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις που αφορούν τις ικανότητες τύπου που καθορίζονται στα JAR-FCL 1.250, 1.261 και 1.262.

(2) Ο υποψήφιος για την απόκτηση ικανότητας τύπου για τύπο αεροπλάνου ενός χειριστή πρέπει να συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα JAR-FCL 1.255, 1.261(α), (β) και (γ) και 1.262(α), και

(3) Ο υποψήφιος για την απόκτηση ικανότητας τάξης για συγκεκριμένη τάξη αεροπλάνων πρέπει να συμμορφώνεται

προς τις απαιτήσεις που καθορίζονται στις JAR-FCL 1.260, 1.261(α), (β) και (γ) και 1.262(α).

(4) Η σειρά μαθημάτων ικανότητας τύπου, συμπεριλαμβανομένης και της θεωρητικής εκπαίδευσης, πρέπει να συμπληρωθεί σε χρονικό διάστημα 6 μηνών πριν από την πρακτική εν πτήση εξέταση.

(5) Κατά την κρίση της Αρχής, μία ικανότητα κλάσης /τύπου αεροπλάνου μπορεί να εκδοθεί σε έναν αιτούντα ο οποίος πληροί τις απαιτήσεις για αυτή την ικανότητα σε ένα Κράτος μη Μέλος του JAA, εξασφαλίζοντας ότι πληρούν τα αναφερόμενα στα JAR-FCL 1.250, 1.255 και 1.260 όπου έχουν εφαρμογή. Αυτή η ικανότητα περιορίζεται σε αεροπλάνα νηολογημένα σε Κράτος μη Μέλος του JAA, ή εκμεταλλευόμενο από αερομεταφορέα Κράτους μη Μέλους του JAA. Ο περιορισμός μπορεί να αφαιρεθεί όταν ο κάτοχος έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 500 ώρες πτήσης ως χειριστής στην τύπο/τάξη και πληροί με τις απαιτήσεις της επανεπικύρωσης του JAR-FCL 1.245.

β) Πρακτική σε πτήση εξέταση

(1) Τα περιεχόμενα και τα μέρη της πρακτικής σε πτήση εξέτασης για την απόκτηση ικανότητας πολυκινητήριων αεροπλάνων πολλαπλών χειριστών καθορίζονται στα Προσαρτήματα 1 και 2 στο JAR-FCL 1.240, και

(2) τα περιεχόμενα και τα μέρη της δοκιμασίας δεξιοτήτων για την απόκτηση ικανότητας πολυκινητήριων αεροπλάνων ενός χειριστή και για μονοκινητήρια αεροπλάνα αναφέρονται στα Προσαρτήματα 1 και 3 στην JAR-FCL 1.240.

Κάθε σχετικό τμήμα της αντίστοιχης πρακτικής σε πτήση εξέτασης πρέπει να ολοκληρωθεί με επιτυχία εντός έξι μηνών από την ημέρα παραλαβής της αίτησης για την απόκτηση της ικανότητας.

JAR-FCL 1.245
Ικανότητες τύπου και κατηγορίας - Ισχύς, επανεπικύρωση και ανανέωση

(Βλέπε Προσαρτήματα 1 έως 3 στο JAR-FCL 1.240)

α) Ικανότητες τύπου αεροπλάνου και ικανότητες τάξης πολυκινητήριων αεροπλάνων - Ισχύς. Οι ικανότητες τύπου αεροπλάνου και οι ικανότητες τάξης πολυκινητήριων αεροπλάνων ισχύουν για ένα έτος από την ημερομηνία έκδοσής τους ή από την προηγούμενη ημερομηνία λήξης της ισχύος τους, εφόσον στην τελευταία περίπτωση επανεπικυρωθούν εντός της περιόδου ισχύος τους.

β) Ικανότητες τύπου αεροπλάνου και ικανότητες τάξης πολυκινητηρίων αεροπλάνων - Επανεπικύρωση. Στο πλαίσιο της επανεπικύρωσης των ικανοτήτων τύπου αεροπλάνου και των ικανοτήτων τάξης πολυκινητηρίων αεροπλάνων, ο υποψήφιος πρέπει να ολοκληρώσει:

(1) περιοδικό έλεγχο ικανότητας, σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.240, για το σχετικό τύπο ή τάξη του αεροπλάνου εντός των τριών μηνών που προηγούνται της ημερομηνίας λήξης ισχύος της ικανότητας, και

(2) τουλάχιστον δέκα σκέλη διαδρομής ως χειριστής του σχετικού τύπου ή τάξης αεροπλάνου, ή ένα σκέλος διαδρομής ως χειριστής του σχετικού τύπου ή τάξης αεροπλάνου, σε πτήση με την παρουσία εξεταστή κατά τη διάρκεια της περιόδου ισχύος της ικανότητας.

(3) Η επανεπικύρωση ικανότητας πτήσης αεροπλάνου με όργανα, αν γίνεται, μπορεί να συνδυάζεται με τον περιοδικό έλεγχο ικανότητας για την ικανότητα τύπου/τάξης, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.240 και 1.295.

γ) Ικανότητες τάξης μονοκινητήριου αεροπλάνου ενός χειριστή - Ισχύς και επανεπικύρωση. Οι ικανότητες τάξης μονοκινητήριου αεροπλάνου ενός χειριστή ισχύουν για 2 έτη από την ημερομηνία έκδοσής τους ή από την προηγούμενη ημερομηνία λήξης της ισχύος τους, εφόσον στην τελευταία περίπτωση επανεπικυρωθούν εντός της περιόδου ισχύος τους.

(1) Όλες οι ικανότητες τάξης μονοκινητήριων εμβολοφόρων αεροπλάνων (ξηράς) και όλες οι ικανότητες μηχανοκίνητων ανεμόπτερων περιήγησης - Επανεπικύρωση. Στο πλαίσιο της επανεπικύρωσης ικανοτήτων τάξης μονοκινητήριων εμβολοφόρων αεροπλάνων (ξηράς) ενός χειριστή και/ή των ικανοτήτων τάξης μηχανοκίνητων ανεμόπτερων περιήγησης, ο υποψήφιος πρέπει, επί μονοκινητήριων εμβολοφόρων αεροπλάνων (ξηράς) και/ή μηχανοκίνητων ανεμόπτερων περιήγησης:

i) να υποβληθεί, εντός των τριών μηνών που προηγούνται της ημερομηνίας λήξης ισχύος της ικανότητας, σε επιτυχή περιοδικό έλεγχο ικανότητας με την παρουσία εξουσιοδοτημένου εξεταστή είτε σε μονοκινητήριο εμβολοφόρο αεροπλάνο (ξηράς) είτε σε μηχανοκίνητο ανεμόπτερο περιήγησης, ή

ii) εντός των 12 μηνών που προηγούνται της ημερομηνίας λήξης ισχύος της ικανότητας:

A) να συμπληρώσει 12 ώρες πτήσης στην τάξη, συμπεριλαμβανομένων 6 ωρών πτήσης ως κυβερνήτης και 12 απογειώσεων και 12 προσγειώσεων, και

B) να εκτελέσει εκπαιδευτική πτήση διάρκειας τουλάχιστον 1 ώρας με την παρουσία εκπαιδευτή πτήσεων. Η εν λόγω πτήση μπορεί να αντικατασταθεί από οποιονδήποτε άλλο περιοδικό έλεγχο ικανότητας ή πρακτική σε πτήση εξέταση για την απόκτηση ικανότητας τάξης ή τύπου.

(2) Μονοκινητήρια στροβιλοελικοφόρα αεροπλάνα (ξηράς) ενός χειριστή - Επανεπικύρωση. Στο πλαίσιο της επανεπικύρωσης των ικανοτήτων τάξης μονοκινητήριου στροβιλοελικοφόρου αεροπλάνου (ξηράς), ο υποψήφιος πρέπει, εντός των τριών μηνών που προηγούνται της ημερομηνίας λήξης ισχύος της ικανότητας, να υποβληθεί σε επιτυχή περιοδικό έλεγχο ικανότητας με την παρουσία εξουσιοδοτημένου εξεταστή σε αεροπλάνο της εν λόγω τάξης.

δ) Υποψήφιος που δεν περατώνει επιτυχώς όλα τα μέρη του περιοδικού ελέγχου ικανότητας πριν από την ημερομηνία λήξης της ικανότητα του τύπου ή της κλάσης δεν ασκεί τα δικαιώματα της ικανότητας μέχρι ο περιοδικός έλεγχος ικανότητας να ολοκληρωθεί επιτυχώς.

ε) Παράταση της περιόδου ισχύος ή της επανεπικύρωσης της ικανότητας σε ειδικές περιπτώσεις :

(1) Όταν τα δικαιώματα της ικανότητας τύπου, κλάσης ή με όργανα σε αεροπλάνα ασκούνται μόνο σε αεροπλάνα νηολογημένα σε Κράτος μη Μέλος του JAA, η Αρχή έχει την διακριτική ευχέρεια να επεκτείνει την περίοδο ισχύος της ικανότητας ή να επανεπικυρώσει την ικανότητα εξασφαλίζοντας ότι ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του Κράτους μη Μέλους του JAA.

(2) Όταν τα δικαιώματα της ικανότητας τύπου, κλάσης ή με όργανα σε αεροπλάνα ασκούνται σε αεροπλάνο νηολογημένο σε Κράτος Μέλος του JAA και του οποίου την πτητική λειτουργία την ασκεί αερομεταφορέας Κράτους μη Μέλους του JAA σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 83bis της Σύμβασης του Σικάγου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, η Αρχή έχει την διακριτική ευχέρεια να επεκτείνει την περίοδο ισχύος της ικανότητας ή να επανεπικυρώσει την ικανότητα εξασφαλίζοντας ότι ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του Κράτους μη Μέλους του JAA.

(3) Η οιαδήποτε επέκταση ικανότητας ή επανεπικύρωση σύμφωνα με τις προβλέψεις των (1) και (2) παραπάνω επανεπικυρώνεται σύμφωνα με JAR-FCL 1.245(β) και (γ) και εφόσον έχει εφαρμογή το JAR-FCL 1.185 πριν τα δικαιώματα ασκηθούν σε αεροπλάνο νηολογημένο και εκμεταλλευόμενο από αερομεταφορέα, Κράτους μη Μέλους του JAA,

(4) Η ικανότητα η οποία εκδίδεται ή χρησιμοποιείται σε Κράτος μη Μέλος του JAA, μπορεί να παραμείνει σε πτυχίο κατά JAR-FCL σύμφωνα με την κρίση της Αρχής εξασφαλίζοντας ότι ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του Κράτους αυτού και ότι η ικανότητα περιορίζεται σε αεροσκάφη νηολογημένα σε αυτό το Κράτος.

στ) Ικανότητες των οποίων η ισχύς έχει λήξει.

(1) Εάν η ισχύς της ικανότητας τύπου ή της ικανότητας τάξης πολυκινητήριου αεροπλάνου έχει λήξει, ο υποψήφιος πρέπει να εκπληρώσει οιαδήποτε απαιτούμενη εκπαίδευση ανανέωσης όπως αυτές καθορίζονται από την Αρχή και να συμπληρώσει περιοδικό έλεγχο ικανότητας σύμφωνα με τα Προσαρτήματα 1 και 2 ή 3 στο JAR-FCL 1.240. Η ικανότητα αρχίζει να ισχύει από την ημερομηνία εκπλήρωσης των απαιτήσεων ανανέωσης.

(2) Εάν η ισχύς της ικανότητας τάξης μονοκινητήριου αεροπλάνου ενός χειριστή έχει λήξει, ο υποψήφιος πρέπει να ολοκληρώσει την πρακτική σε πτήση εξέταση των Προσαρτημάτων 1 και 3 στο JAR-FCL 1.240.

JAR-FCL 1.250
Ικανότητα τύπου αεροπλάνου πολλαπλών χειριστών - Όροι

(Βλέπε AMC FCL 1.261(δ))
(Βλέπε IEM FCL 1.261(δ))

α) Προαπαιτούμενοι όροι για εκπαίδευση: Ο υποψήφιος για την έκδοση της πρώτης ικανότητας τύπου για αεροπλάνο πολλαπλών χειριστών πρέπει:

(1) να έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 100 ώρες ως κυβερνήτης αεροπλάνων,

(2) να διαθέτει ικανότητα πτήσης πολυκινητήριου αεροπλάνου με όργανα σε ισχύ,

(3) να διαθέτει πιστοποιητικό επιτυχούς ολοκλήρωσης εκπαίδευσης σε διαδικασίες συνεργασίας πολλαπλού πληρώματος (MCC). Εάν η σειρά μαθημάτων που αφορά τις διαδικασίες συνεργασίας πολλαπλού πληρώματος πρόκειται να ενσωματωθεί στη σειρά μαθημάτων ικανότητας τύπου (βλέπε JAR-FCL 1.261 και 1.262 και AMC FCL 1.261(δ) και IEM FCL 1.261(δ)), η εν λόγω απαίτηση δεν εφαρμόζεται, και

(4) να πληροί τις απαιτήσεις της JAR-FCL 1.285.

β) Η εκπαίδευση που αφορά πρόσθετες ικανότητες τύπου για αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών απαιτεί την κατοχή ικανότητας πτήσης πολυκινητήριου αεροπλάνου με όργανα σε ισχύ.

γ) Το επίπεδο γνώσεων που θεωρείται ότι διαθέτουν οι κάτοχοι πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων ή επαγγελματία χειριστή αεροπλάνων και ικανοτήτων τύπου για αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών, τα οποία έχουν εκδοθεί σύμφωνα με άλλες απαιτήσεις εκτός των JAR-FCL, δεν απαλλάσσει τον υποψήφιο από την υποχρέωση συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις του (4), ανωτέρω.

JAR-FCL 1.255
Ικανότητα τύπου αεροπλάνου ενός χειριστή - Όροι

Πείρα - Μόνο πολυκινητήρια αεροπλάνα

Ο υποψήφιος για την απόκτηση της πρώτης ικανότητας τύπου για πολυκινητήριο αεροπλάνο ενός χειριστή πρέπει να έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 70 ώρες με την ιδιότητα του κυβερνήτη αεροπλάνων.

JAR-FCL 1.260
Ικανότητα τάξης - Όροι

Πείρα - Μόνο πολυκινητήρια αεροπλάνα

Ο υποψήφιος για την απόκτηση ικανότητας τάξης για πολυκινητήριο αεροπλάνο ενός χειριστή πρέπει να έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 70 ώρες με την ιδιότητα κυβερνήτη αεροπλάνων.

JAR-FCL 1.261
Ικανότητες τύπου και τάξης - Θεωρητικές γνώσεις και πτητική εκπαίδευση

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL1.261(α) και στην AMC FCL 1.261(α))
(Βλέπε Προσαρτήματα 1 στο JAR-FCL 1.261 (γ)(2))
(Βλέπε Προσαρτήματα 1, 2 και 3 στο JAR-FCL 1.240)
(Βλέπε Προσάρτημα 2 στο JAR-FCL 1.055)
(Βλέπε AMC FCL 1.261(γ)(2))
(Βλέπε AMC FCL 1.261(δ) και IEM FCL 1.261(δ))

α) Εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων και απαιτήσεις ελέγχου

(1) Ο υποψήφιος για την απόκτηση ικανότητας τάξης ή τύπου για μονοκινητήρια ή πολυκινητήρια αεροπλάνα πρέπει να έχει ολοκληρώσει την απαιτούμενη εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων (βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.261(α) και AMC FCL 1.261(α)) και να έχει αποδείξει ότι διαθέτει το επίπεδο γνώσεων που απαιτείται για την ασφαλή πτητική λειτουργία του σχετικού τύπου αεροπλάνου.

(2) Μόνο πολυκινητήρια αεροπλάνα. Ο υποψήφιος για την απόκτηση ικανότητας τάξης για πολυκινητήρια αεροπλάνα ενός χειριστή πρέπει να έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 7 ώρες εκπαίδευσης θεωρητικών γνώσεων στο πλαίσιο πτητικής λειτουργίας πολυκινητήριου αεροπλάνου.

β) Πτητική εκπαίδευση

(1) Ο υποψήφιος για την απόκτηση ικανότητας τάξης/τύπου για μονοκινητήρια και πολυκινητήρια αεροπλάνα ενός χειριστή πρέπει να έχει ολοκληρώσει σειρά μαθημάτων πτητικής εκπαίδευσης, σχετική με την πρακτική σε πτήση εξέταση ικανότητας τάξης/τύπου (βλέπε Προσάρτημα 3 στο JAR-FCL 1.240)

(2) Μόνο πολυκινητήρια αεροπλάνα. Ο υποψήφιος για την απόκτηση ικανότητας τάξης/τύπου για πολυκινητήρια αεροπλάνα ενός χειριστή πρέπει να έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 2 ώρες και 30 λεπτά εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό, υπό κανονικές συνθήκες, στο πλαίσιο πτητικής λειτουργίας πολυκινητήριου αεροπλάνου και τουλάχιστον 3 ώρες και 30 λεπτά πτητικής εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό επί των διαδικασιών σε περίπτωση βλάβης κινητήρα και των τεχνικών ασύμμετρης πτήσης.

(3) Ο υποψήφιος για την απόκτηση ικανότητας τύπου για αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών πρέπει να έχει ολοκληρώσει σειρά μαθημάτων πτητικής εκπαίδευσης, σχετική με την πρακτική σε πτήση εξέταση ικανότητας τύπου (βλέπε Προσάρτημα 2 στο JAR-FCL 1.240).

γ) Διεξαγωγή των σειρών μαθημάτων εκπαίδευσης

(1) Οι σχετικές με τους ανωτέρω σκοπούς σειρές μαθημάτων εκπαίδευσης παρέχονται από οργανισμό πτητικής εκπαίδευσης (FTO) ή οργανισμό εκπαίδευσης για ικανότητα σε τύπο (TRTO). Οι σειρές μαθημάτων εκπαίδευσης μπορούν επίσης να παρέχονται από εκπαιδευτικό φορέα ή από φορέα στον οποίο έχει ανατεθεί το σχετικό έργο, οι εν λόγω φορείς μπορεί να είναι είτε ένας αερομεταφορέας είτε ένας κατασκευαστής ή σε ειδικές περιπτώσεις, ένας μεμονωμένος εξουσιοδοτημένος εκπαιδευτής.

(2) Οι εν λόγω σειρές μαθημάτων πρέπει να εγκρίνονται από την Αρχή (βλέπε AMC FCL 1.261(γ)(2)) και οι εν λόγω φορείς πρέπει να πληρούν τις σχετικές απαιτήσεις του Προσαρτήματος 2 στο JAR-FCL 1.055, όπως καθορίζεται από την Αρχή. Για εκπαίδευση μηδενικού χρόνου πτήσης (ZFTT) βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.261(γ)(2).

(3) Παρά τα αναφερόμενα στις παραγράφους (γ)(1) και (2) παραπάνω, οι σειρές μαθημάτων εκπαίδευσης για την απόκτηση ικανότητας τάξης μονοκινητήριου αεροπλάνου ή μηχανοκίνητου ανεμόπτερου περιήγησης μπορούν να παρέχο-

νται από εκπαιδευτή πτήσεων (FI) ή εκπαιδευτή ικανότητας τάξης (CRI).

δ) Εκπαίδευση σχετικά με διαδικασίες συνεργασίας πολλαπλού πληρώματος (βλέπε επίσης JAR-FCL 1.250(α)(3))

(1) Σκοπός της σειράς μαθημάτων είναι η παροχή εκπαίδευσης σχετικά με διαδικασίες συνεργασίας πολλαπλού πληρώματος σε δύο περιπτώσεις:

i) για εκπαιδευόμενους οι οποίοι παρακολουθούν σειρά ολοκληρωμένης εκπαίδευσης χειριστή εναερίων γραμμών, σύμφωνα με το σκοπό της εν λόγω σειράς μαθημάτων (βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.160 & 1.165(α)(1)).

ii) για κατόχους πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων με ικανότητα πτήσης με όργανα (PPL/IR) ή επαγγελματία χειριστή με ικανότητα πτήσης με όργανα (CPL/IR), που δεν έχουν παρακολουθήσει σειρά ολοκληρωμένης εκπαίδευσης χειριστή εναερίων γραμμών, αλλά οι οποίοι ωστόσο επιθυμούν να αποκτήσουν αρχική ικανότητα τύπου για αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών (βλέπε JAR-FCL 1.250(α)(3)).

Η σειρά μαθημάτων εκπαίδευσης σε διαδικασίες συνεργασίας πολλαπλού πληρώματος περιλαμβάνει 25 ώρες εκπαίδευσης θεωρητικών γνώσεων και ασκήσεων, κατ' ελάχιστο όριο, και 20 ώρες εξάσκησης σε διαδικασίες συνεργασίας πολλαπλών πληρωμάτων. Η πρακτική εξάσκηση δύναται να μειωθεί κατά 5 ώρες για τους εκπαιδευόμενους που παρακολουθούν σειρά ολοκληρωμένης εκπαίδευσης χειριστή εναερίων γραμμών. Εφόσον είναι εφικτό, η εκπαίδευση σε διαδικασίες συνεργασίας πολλαπλού πληρώματος πρέπει να συνδυάζεται με τη σειρά μαθημάτων για την απόκτηση αρχικής ικανότητας τύπου για αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών.

(2) Η εκπαίδευση σε διαδικασίες συνεργασίας πολλαπλού πληρώματος πρέπει να ολοκληρώνεται εντός έξι μηνών, υπό την επίβλεψη του προϊσταμένου εκπαίδευσης εγκεκριμένου οργανισμού πτητικής εκπαίδευσης ή οργανισμού εκπαίδευσης για ικανότητα σε τύπο, ή στο πλαίσιο εγκεκριμένης σειράς μαθημάτων εκπαίδευσης που παρέχεται από αερομεταφορέα. Η σειρά μαθημάτων που παρέχει ο αερομεταφορέας πρέπει να πληροί τις σχετικές απαιτήσεις του Προσαρτήματος 2 στο JAR-FCL 1.055, όπως καθορίζεται από την Αρχή. Για περαιτέρω λεπτομέρειες όσον αφορά την εκπαίδευση σε διαδικασίες συνεργασίας πολλαπλού πληρώματος, βλέπε AMC FCL 1.261(δ) και IEM FCL 1.261(δ). Κατά την εκπαίδευση πρέπει να γίνεται χρήση μέσου εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης τύπου II (FNPT II) ή εξομοιωτή πτήσης. Όπου η εκπαίδευση σε διαδικασίες συνεργασίας πολλαπλού πληρώματος συνδυάζεται με αρχική εκπαίδευση απόκτησης ικανότητας τύπου για αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών, μπορεί να γίνει χρήση συσκευής πτητικής εκπαίδευσης (FTD) ή εξομοιωτή πτήσης σαν μέρος της ολικής έγκρισης της συνθέτου σειράς μαθημάτων.

JAR-FCL 1.262

Ικανότητες τύπου και κατηγορίας - Πρακτική σε πτήση εξέταση

(Βλέπε Προσαρτήματα 1, 2 και 3 στο JAR-FCL 1.240)

(Βλέπε Προσαρτήματα 1 στο AMC FCL 1.261(δ))

α) Πρακτική σε πτήση εξέταση σε αεροπλάνα ενός χειριστή. Ο υποψήφιος για την απόκτηση ικανότητας τύπου ή τάξης για αεροπλάνο ενός χειριστή πρέπει να έχει αποδείξει την δεξιότητα που απαιτείται για την ασφαλή πτητική λειτουργία του αεροπλάνου του εν λόγω τύπου ή τάξης, όπως αναφέρεται στα Προσαρτήματα 1 και 3 στο JAR-FCL 1.240.

β) Πρακτική σε πτήση εξέταση σε αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών. Ο υποψήφιος για την απόκτηση ικανότητας τύπου για αεροπλάνο πολλαπλών χειριστών πρέπει να έχει αποδείξει τις δεξιότητες που απαιτούνται για την ασφαλή πτητική λειτουργία του εν λόγω τύπου αεροπλάνου σε περιβάλλον πολλαπλού πληρώματος με την ιδιότητα του κυβερνήτη ή, του συγκυβερνήτη ανάλογα με την περίπτωση, όπως καθορίζεται στα Προσαρτήματα 1 και 2 στην JAR-FCL 1.240.

γ) Συνεργασία πολλαπλού πληρώματος. Μετά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης σε διαδικασίες συνεργασίας πολλαπλού πληρώματος, ο υποψήφιος πρέπει είτε να αποδείξει την ικανότητα εκτέλεσης καθηκόντων χειριστή σε αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών, ολοκληρώνοντας με επιτυχία την πρακτική σε πτήση εξέταση για απόκτηση ικανότητας τύπου στα εν λόγω αεροπλάνα, όπως καθορίζεται στα Προσαρτήματα 1 και 2 στην JAR-FCL 1.240, είτε να λάβει τίτλο που πιστοποιεί την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης σε διαδικασίες συνεργασίας πολλαπλού πληρώματος, όπως αυτός παρουσιάζεται στο Προσάρτημα 1 στο AMC FCL 1.261(δ).

Προσάρτημα 1 στην JAR-FCL 1.240 & 1.295

Πρακτική σε πτήση εξέταση και περιοδικός έλεγχος ικανότητας για την απόκτηση ικανοτήτων τύπου/τάξης αεροπλάνου και πτυχίου χειριστή εναερίων γραμμών

(Βλέπε JAR-FCL 1.240 έως 1.262 και 1.295)
(Βλέπε AMC FCL 1.261(α))
(Βλέπε IEM FCL 1.240(1) και (2))

1 Ο υποψήφιος πρέπει να έχει ολοκληρώσει την απαιτούμενη εκπαίδευση, σύμφωνα με το αναλυτικό πρόγραμμα (βλέπε επίσης Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.261(α) και τα Προσαρτήματα 2 & 3 στο JAR-FCL 1.240). Η Αρχή καθορίζει τις διοικητικές ρυθμίσεις που αφορούν την επιβεβαίωση της καταλληλότητας του υποψηφίου προκειμένου να συμμετάσχει στην εξέταση, συμπεριλαμβανομένης της γνωστοποίησης του αρχείου εκπαίδευσης του υποψηφίου στον εξεταστή.

2 Τα θέματα που πρέπει να καλυφθούν κατά την πρακτική σε πτήση εξέταση ή τον περιοδικό έλεγχο ικανότητας παρατίθενται στα σχετικά Προσαρτήματα 2 & 3 στο JAR-FCL 1.240. Κατόπιν έγκρισης της Αρχής, η πρακτική σε πτήση εξέταση ή ο περιοδικός έλεγχος ικανότητας μπορεί να αναπτυχθεί σε διαφορετικά σενάρια συμπεριλαμβάνοντας και την εκτέλεση εξομοιουμένων πτητικών λειτουργιών γραμμής. Ο εξεταστής επιλέγει ένα από αυτά τα σενάρια. Κατά τη διεξαγωγή της πρακτικής σε πτήση εξέτασης ή του περιοδικού ελέγχου ικανότητας χρησιμοποιούνται εξομοιωτές πτήσης, εφόσον υπάρχουν, καθώς και άλλα εγκεκριμένα εκπαιδευτικά μέσα.

3 Ο υποψήφιος πρέπει να επιτύχει σε όλα τα μέρη της πρακτικής σε πτήση εξέτασης /του περιοδικού ελέγχου ικανότητας. Σε περίπτωση μη επιτυχίας σε περισσότερα από πέντε μέρη ο υποψήφιος υποχρεούται να επαναλάβει ολόκληρη την εξέταση ή τον έλεγχο. Εάν αποτύχει σε κάποιο τμήμα ενός μέρους, τότε αποτυγχάνει σε αυτό το μέρος. Σε περίπτωση αποτυχίας σε περισσότερα από ένα μέρη, ο υποψήφιος είναι υποχρεωμένος να επαναλάβει ολόκληρη την εξέταση/έλεγχο. Ο υποψήφιος που αποτυγχάνει σε ένα μόνο μέρος επανεξετάζεται στο μέρος στο οποίο απέτυχε. Σε περίπτωση μη επιτυχίας σε οποιοδήποτε μέρος της επανεξέτασης/επανελέγχου, συμπεριλαμβανομένων των μερών στα οποία ο υποψήφιος είχε επιτύχει σε προηγούμενη προσπάθεια, ο υποψήφιος είναι υποχρεωμένος να επαναλάβει ολόκληρη την εξέταση/έλεγχο.

4 Σε περίπτωση μη επιτυχίας στην εξέταση / στον έλεγχο, μπορεί να απαιτηθεί περαιτέρω εκπαίδευση. Η μη επιτυχία σε όλα τα μέρη της δοκιμασίας μετά από δύο προσπάθειες συνεπάγεται την απαίτηση για περαιτέρω εκπαίδευση, όπως καθορίζεται από τον εξεταστή. Δεν υπάρχει όριο στον αριθμό των φορών που ο υποψήφιος μπορεί να επαναλάβει την πρακτική σε πτήση εξέταση / τον περιοδικό έλεγχο ικανότητας.

ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΕΞΕΤΑΣΗΣ / ΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ - ΓΕΝΙΚΑ

5 Η Αρχή υποδεικνύει στον εξεταστή πτήσεων τα κριτήρια ασφαλείας που πρέπει να τηρούνται κατά τη διεξαγωγή της εξέτασης / του ελέγχου.

6 Εάν ο υποψήφιος αποφασίσει να διακόψει την πρακτική σε πτήση εξέταση / τον περιοδικό ελέγχου για λόγους που κρίνονται ανεπαρκείς από τον εξεταστή, ο υποψήφιος θεωρείται ότι έχει αποτύχει στα μέρη στα οποία δεν συμμετείχε. Εάν η εξέταση ή ο περιοδικός έλεγχος τερματισθεί για λόγους που κρίνονται επαρκείς από τον εξεταστή, τα μέρη εκείνα που δεν ολοκληρώθηκαν εξετάζονται σε προσεχή πτήση.

7 Κατά την κρίση του εξεταστή, κάθε ελιγμός ή διαδικασία της εξέτασης ή του περιοδικού ελέγχου μπορεί να επαναληφθεί μία φορά από τον υποψήφιο. Ο εξεταστής δύναται να διακόψει την εξέταση ή τον έλεγχο σε οποιοδήποτε στάδιο αυτών, εάν κρίνει ότι το επίπεδο ικανοτήτων του υποψηφίου απαιτεί πλήρη επανάληψη της εξέτασης ή του περιοδικού ελέγχου.

8 Οι έλεγχοι και οι διαδικασίες να εκτελούνται/ να ολοκληρώνονται σύμφωνα με τον εγκεκριμένο κατάλογο ελέγχου ενεργειών για το αεροπλάνο που χρησιμοποιείται στην εξέταση / τον έλεγχο και, όπου έχει εφαρμογή, σύμφωνα με την αρχή της συνεργασίας πολλαπλού πληρώματος. Τα στοιχεία επιδόσεων για την απογείωση, την προσέγγιση και την προσγείωση υπολογίζονται από τον υποψήφιο, σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας ή το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου που χρησιμοποιείται. Τα αποφασιστικά ύψη /απόλυτα ύψη και τα ελάχιστα ύψη /απόλυτα ύψη καθόδου, καθώς και το σημείο αποτυχημένης προσέγγισης καθορίζονται από τον υποψήφιο για το πτυχίο χειριστή αεροπλάνων εναερίων γραμμών (ATPL(A)) και/ή το κάτοχο ικανότητας τύπου/τάξης κατά την διάρκεια του περιοδικού ελέγχου πτήσης, εφόσον εφαρμόζεται.

ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΣΕ ΠΤΗΣΗ ΕΞΕΤΑΣΗ/ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟ ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΣΕ ΠΤΗΣΗ ΕΞΕΤΑΣΗ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΠΤΥΧΙΟΥ ΧΕΙΡΙΣΤΗ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

9 Η εξέταση / ο έλεγχος που αφορούν αεροπλάνο πολλαπλών χειριστών εκτελείται σε πτητική λειτουργία πολλαπλών χειριστών. Επιτρέπεται η άσκηση καθηκόντων δεύτερου χειριστή από άλλο υποψήφιο ή χειριστή. Εφόσον στο πλαίσιο της εξέτασης / του ελέγχου χρησιμοποιείται αεροπλάνο, αντί εξομοιωτή πτήσης, ο δεύτερος χειριστής πρέπει να είναι εκπαιδευτής.

10 Ο υποψήφιος για την αρχική έκδοση ικανότητας τύπου για αεροπλάνο πολλαπλών χειριστών ή πτυχίου χειριστή αεροπλάνων εναερίων γραμμών καλείται να εκτελέσει καθήκοντα ως «χειριστή που χειρίζεται τα χειριστήρια» (Pilot Flight, PF) κατά τη διάρκεια όλων των μερών της εξέτασης / του ελέγχου (σύμφωνα με το Προσάρτημα 2 στο JAR-FCL 1.240 & 1.295). Επίσης, ο υποψήφιος πρέπει να αποδείξει την ικανότητα άσκησης καθηκόντων ως «χειριστή που δεν χειρίζεται τα χειριστήρια» (Pilot Not Flight, PNF). Ο υποψήφιος δύναται να επιλέξει είτε το αριστερό είτε το δεξί κάθισμα για την εξέταση / τον έλεγχο.

11 Τα ακόλουθα θέματα ελέγχονται ειδικά κατά την εξέταση / τον έλεγχο υποψηφίων για την έκδοση πτυχίου χειριστή αεροπλάνων εναερίων γραμμών ή ικανότητας τύπου για αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών, επεκτεινόμενης στα καθήκοντα του κυβερνήτη, ανεξάρτητα από το εάν ο υποψήφιος ενεργεί ως χειριστής που χειρίζεται τα χειριστήρια (PF) ή που δεν χειρίζεται τα χειριστήρια (PNF):

α) διεύθυνση της συνεργασίας πολλαπλών πληρωμάτων·

β) διατήρηση του γενικού ελέγχου της πτητικής λειτουργίας του αεροπλάνου με την κατάλληλη επίβλεψη, και

γ) καθορισμός προτεραιοτήτων και λήψη αποφάσεων σύμφωνα με τις εκτιμήσεις ασφαλείας και τους σχετικούς κανόνες και κανονισμούς που αντιστοιχούν στην εκάστοτε κατάσταση πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων των καταστάσεων επείγουσας ανάγκης.

12. Η εξέταση / ο έλεγχος διενεργούνται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεων με όργανα (IFR) και στο μέτρο του δυνατού, σε εξομοιούμενο περιβάλλον εμπορικής αερομεταφοράς. Ένα βασικό στοιχείο είναι η ικανότητα σχεδιασμού και εκτέλεσης της πτήσης από συνηθισμένα στοιχεία ενημέρωσης.

ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ

13. Ο υποψήφιος πρέπει να επιδείξει την ικανότητα:

α) να χειρίζεται το αεροπλάνο στο πλαίσιο των ορίων του·

β) να εκτελεί όλους τους ελιγμούς ομαλά και με ακρίβεια·

γ) να επιδεικνύει ορθή κρίση και ικανότητα χειρισμού·

δ) να εφαρμόζει τις αεροναυτικές γνώσεις·

ε) να διατηρεί πάντοτε τον έλεγχο του αεροπλάνου κατά τρόπο που να μην τίθεται ποτέ υπό αμφισβήτηση η επιτυχής έκβαση μιας διαδικασίας ή ελιγμού·

στ) όπου έχει εφαρμογή, να κατανοεί και να εφαρμόζει τις διαδικασίες συνεργασίας του πληρώματος και τις διαδικασίες που εφαρμόζονται σε περίπτωση αιφνίδιας απώλειας ικανότητας (incapacitation) μέλους του πληρώματος, και

ζ) όπου έχει εφαρμογή, να επικοινωνεί κατά τρόπο αποτελεσματικό με τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος.

14. Τα ακόλουθα όρια αποτελούν γενικές κατευθύνσεις. Ο εξεταστής πρέπει να λαμβάνει υπόψη του τις συνθήκες αναταράξεων, τα χαρακτηριστικά χειρισμού και τις επιδόσεις του τύπου του αεροπλάνου που χρησιμοποιείται.

Ύψος	
Γενικά	±100 πόδια
Έναρξη επανακύκλωσης στο αποφασιστικό ύψος	+ 50 πόδια/-0 πόδια
Ελάχιστο ύψος/απόλυτο ύψος καθόδου	+ 50 πόδια/-0 πόδια
Παρακολούθηση ίχνους	
Επί ραδιοβοηθημάτων	± 5°
Προσέγγιση ακριβείας	Μισό βαθμό απόκλισης, ίχνους πορείας και ίχνους καθόδου
Πορεία	
Όλοι οι κινητήρες σε λειτουργία	± 5°
Με εξομοιούμενη βλάβη κινητήρα	± 10°
Ταχύτητα	
Όλοι οι κινητήρες σε λειτουργία	± 5 κόμβοι
Με εξομοιούμενη βλάβη κινητήρα	+10 κόμβοι/-5 κόμβοι

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ ΣΕ ΠΤΗΣΗ ΕΞΕΤΑΣΗΣ/ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ

15. (α) Τα περιεχόμενα και τα μέρη της πρακτικής σε πτήση εξέτασης και του περιοδικού ελέγχου ικανότητας καθορίζονται στο Προσάρτημα 2 στο JAR-FCL 1.240, όσον αφορά τα αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών και στο Προσάρτημα 3 στο JAR-FCL 1.240, όσον αφορά τα αεροπλάνα ενός χειριστή. Η Αρχή μπορεί να καθορίζει τη μορφή και το έντυπο αίτησης για τη πρακτική σε πτήση εξέταση (βλέπε IEM FCL 1.240(1) και (2)).

(β) Όταν η σειρά μαθημάτων ικανότητας τύπου περιέχει λιγότερο από 2 ώρες πτητικής εκπαίδευσης στο αεροπλάνο, η πρακτική εν πτήση εξέταση μπορεί να γίνει μόνο σε εξομοιωτή πτήσης και μπορεί να ολοκληρωθεί πριν από την πτητική εκπαίδευση στο αεροπλάνο. Σ' αυτή την περίπτωση, ένα πιστοποιητικό συμπλήρωσης της σειράς μαθημάτων ικανότητας τύπου συμπεριλαμβανομένης της πτητικής εκπαίδευσης στο αεροπλάνο πρέπει να σταλεί στην Αρχή πριν από την εγγραφή στο πτυχίο του υποψηφίου της νέας ικανότητας τύπου.

Προσάρτημα 2 στο JAR-FCL 1.240 & 1.295

Περιεχόμενα της πρακτικής σε πτήση εξέτασης και του περιοδικού ελέγχου ικανότητας για την απόκτηση πτυχίου χειριστή εναερίων γραμμών/ικανότητας τύπου/εκπαίδευσης/ σε αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών

(Βλέπε JAR-FCL 1.240 έως 1.262 και 1.295)

1. Τα σύμβολα που ακολουθούν έχουν την εξής έννοια:

P = Εκπαιδευόμενος ως κυβερνήτης ή συγκυβερνήτης και ως χειριστής που χειρίζεται τα χειριστήρια (PF) και ως χειριστής που χειρίζεται τα χειριστήρια (PNF) για τους σκοπούς έκδοσης ικανότητας τύπου, ανάλογα με την περίπτωση.

X = Στη συγκεκριμένη άσκηση πρέπει να χρησιμοποιηθούν εξομοιωτές, εφόσον είναι διαθέσιμοι, σε διαφορετική περίπτωση πρέπει να χρησιμοποιηθεί αεροσκάφος, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά.

2. Η πρακτική εκπαίδευση πρέπει να διεξάγεται τουλάχιστον στο επίπεδο του εκπαιδευτικού εξοπλισμού που συμβολίζεται ως (P), ή σε οποιοδήποτε ανώτερο επίπεδο εκπαιδευτικού εξοπλισμού που συμβολίζεται με το βέλος (—→).

Οι ακόλουθες συντομογραφίες χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό του χρησιμοποιούμενου εκπαιδευτικού εξοπλισμού:

A = Αεροσκάφος

FS = Εξομοιωτής πτήσης

FTD = Συσκευή πτητικής εκπαίδευσης

OTD = Λοιπά μέσα εκπαίδευσης

3. Οι ενέργειες που σημειώνονται με αστερίσκο (*) εκτελούνται σε πραγματικές ή εξομοιούμενες μετεωρολογικές συνθή-

κες με όργανα (IMC). Εάν οι ενέργειες που σημειώνονται με αστερίσκο (*) δεν εκτελούνται σε πραγματικές ή εξομοιούμενες μετεωρολογικές συνθήκες με όργανα κατά την διάρκεια του περιοδικού ελέγχου ικανότητας, η ικανότητα τύπου πρέπει να περιοριστεί μόνο για VRF πτήσεις.

4. Όπου εμφανίζεται το γράμμα «Μ», στη στήλη της πρακτικής σε πτήση εξέτασης/περιοδικού ελέγχου ικανότητας, υποδεικνύει την υποχρεωτική άσκηση.

5. Ο εξομοιωτής πτήσης χρησιμοποιείται στο πλαίσιο της πρακτικής εκπαίδευσης, εφόσον αποτελεί μέρος εγκεκριμένης σειράς μαθημάτων για απόκτηση ικανότητας τύπου. Τα ακόλουθα στοιχεία λαμβάνονται υπόψη προκειμένου να εγκριθεί η σειρά μαθημάτων:

α) η αξιολόγηση του εξομοιωτή πτήσης, όπως καθορίζεται στα JAR-STD,

β) οι αξιολογήσεις του εκπαιδευτή και του εξεταστή,

γ) η έκταση της εκπαίδευσης σε εξομοιωτή πτήσεων προσανατολισμένης σε πτητική λειτουργία γραμμής που παρέχεται στο πλαίσιο της σειράς μαθημάτων,

δ) οι αξιολογήσεις και η προηγούμενη πείρα στο πλαίσιο πτητικής λειτουργίας γραμμής του εκπαιδευόμενου χειριστή, και

ε) η έκταση της πείρας σχετικά με την εκτέλεση πτήσεων γραμμής υπό επιτήρηση που παρέχεται μετά την έκδοση της νέας ικανότητας τύπου.

	ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ					ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΣΕ ΠΤΗΣΗ ΕΞΕΤΑΣΗ/ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΠΤΥΧΙΟ ΧΕΙΡΙΣΤΗ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ/ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΤΥΠΟΥ	
Ελιγμοί/Διαδικασίες (συμπεριλαμβανομένης συνεργασίας πολλαπλού πληρώματος)	OTD	FTD	FS	A	Αρχικά των εκπαιδευτών κατά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης	Έλεγχος FS A	Αρχικά του εξεταστή κατά την ολοκλήρωση της εξέτασης
ΜΕΡΟΣ 1							
1 Προετοιμασία πτήσης 1.1 Υπολογισμός επιδόσεων	P						
1.2 Εξωτερική οπτική επιθεώρηση του αεροπλάνου· εντοπισμός κάθε στοιχείου και σκοπός της επιθεώρησης				P			
1.3 Επιθεώρηση θαλάμου διακυβέρνησης		P					
1.4 Χρήση του καταλόγου ελέγχου ενεργειών πριν από την εκκίνηση των κινητήρων, διαδικασίες εκκίνησης, έλεγχος εξοπλισμού ασυρμάτου και ναυτιλίας, επιλογή και ρύθμιση συχνοτήτων ναυτιλίας και επικοινωνιών.	P ────	────	────	──►		M	
1.5 Τροχοδρόμηση σύμφωνα με τις υποδείξεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ή τις οδηγίες του εκπαιδευτή.			P ──►				
1.6 Έλεγχοι πριν την εκτέλεση της πτήσης		P ────	────	──►		M	
ΜΕΡΟΣ 2							
2 Απογειώσεις 2.1 Κανονικές απογειώσεις με διαφορετικές ρυθμίσεις των υπεραντωτικών επιφανειών, συμπεριλαμβανομένης της ταχείας απογείωσης			P ──►				
2.2 Απογείωση με όργανα· απαιτείται μετάβαση σε πτήση με όργανα κατά την φάση περιστροφής (rotation) ή αμέσως μόλις το αεροσκάφος εγκαταλείψει το έδαφος			P* ──►				
2.3 Απογείωση με πλάγιους ανέμους (με αεροσκάφος, εάν είναι εφικτό)			P ──►				
2.4 Απογείωση με μέγιστη μάζα απογείωσης (πραγματική ή εξομοιούμενη μέγιστη μάζα απογείωσης)			P ──►				
2.5 Απογειώσεις με εξομοιούμενη βλάβη κινητήρα 2.5.1* αμέσως μετά την επίτευξη της ταχύτητας V2, ή			P* ──►				

	ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ					ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΣΕ ΠΤΗΣΗ ΕΞΕΤΑΣΗ /ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΠΤΥΧΙΟ ΧΕΙΡΙΣΤΗ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ/ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΤΥΠΟΥ	
Ελιγμοί/Διαδικασίες (συμπεριλαμβανομένης συνεργασίας πολλαπλού πληρώματος)	OTD	FTD	FS	A	Αρχικά των εκπαιδευτών κατά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης	Έλεγχος FS A	Αρχικά του εξεταστή κατά την ολοκλήρωση της εξέτασης
* Στην περίπτωση αεροπλάνων που δεν έχουν πιστοποιηθεί στην κατηγορία αεροπλάνων μεταφοράς (JAR/FAR 25) ή αεροπλάνων περιφερειακών διαδρομών (commuter) (SFAR 23), η βλάβη του κινητήρα δεν πρέπει να εξομοιώνεται έως ότου το αεροπλάνο φθάσει το ελάχιστο ύψος των 500 ποδών πάνω από το τέλος του διαδρόμου. Στην περίπτωση των αεροπλάνων που διαθέτουν τις ίδιες επιδόσεις με τα αντίστοιχα της κατηγορίας των αεροπλάνων μεταφοράς, όσον αφορά τη μάζα και το ύψος απογείωσης σε σχέση με την πυκνότητα του αέρα, ο εκπαιδευτής δύναται να εξομοιώσει τη βλάβη του κινητήρα αμέσως μετά την επίτευξη της ταχύτητας V_2.							
2.5.2 μεταξύ των ταχυτήτων V_1 και V_2, ή			P*	X		M* FS μόνο	
2.5.3 όσο το δυνατόν πιο σύντομα μετά την επίτευξη ταχύτητας V_1, εφόσον ταυτίζονται οι ταχύτητες V_1 και V_2 ή V_1 και V_R			P*	X		M* FS μόνο	
2.5.4 Ματαίωση απογείωσης με εύλογη ταχύτητα πριν από την επίτευξη της ταχύτητας V_1, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τα χαρακτηριστικά του αεροπλάνου, το μήκος του διαδρόμου, την κατάσταση της επιφάνειάς του, την κατεύθυνση του ανέμου, την θερμότητα που εκλύουν οι πέδες και οιοδήποτε άλλο παράγοντα που μπορεί να επηρεάσει δυσμενώς την ασφάλεια.			P ——→	X		M	
ΜΕΡΟΣ 3							
3 Ελιγμοί και διαδικασίες πτήσης 3.1 Στροφές με και χωρίς τη χρήση φθορέων άντωσης.			P →				
3.2 Εμφάνιση αυτόπρόνευσης πριν και πτερυγισμών Mach μετά την επίτευξη του κρισίμου αριθμού Mach και άλλα ειδικά πτητικά χαρακτηριστικά του αεροπλάνου (π.χ. ολλανδική περιστροφή (Dutch Roll))			P ——→	X Στο πλαίσιο της άσκησης αυτής μπορεί να μη χρησιμο-ποιηθεί αεροσκά-φος			
3.3 Κανονική λειτουργία συστημάτων και χειριστηρίων στον πίνακα οργάνων μηχανικού	P ———	———	———	——→			

	ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ					ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΣΕ ΠΤΗΣΗ ΕΞΕΤΑΣΗ/ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΠΤΥΧΙΟ ΧΕΙΡΙΣΤΗ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ/ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΤΥΠΟΥ	
Ελιγμοί/Διαδικασίες (συμπεριλαμβανομένης συνεργασίας πολλαπλού πληρώματος)	OTD	FTD	FS	A	Αρχικά των εκπαιδευτών κατά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης	Έλεγχος FS A	Αρχικά του εξεταστή κατά την ολοκλήρωση της εξέτασης
3.4 Κανονική και μη κανονική λειτουργία των ακόλουθων συστημάτων:						M	Επιλέγονται τουλάχιστον 3 θέματα από το 3.4 έως και το 3.5
3.4.0 Κινητήρας (έλικας, εφόσον κρίνεται αναγκαίο)	P ——►						
3.4.1 Συμπίεση θαλάμου και κλιματισμός	P ——►						
3.4.2 Σύστημα pitot/στατικής πίεσης	P ——►						
3.4.3 Σύστημα καυσίμου	P ——►						
3.4.4 Ηλεκτρικό σύστημα	P ——►						
3.4.5 Υδραυλικό σύστημα	P ——►						
3.4.6 Σύστημα ελέγχου πτήσης και αντιστάθμισης	P ——►						
3.4.7 Σύστημα αντιπαγοποίησης και αποπαγοποίσης, αντιθαμβωτικό σύστημα θέρμανσης	P ——►						
3.4.8 Αυτόματος πιλότος /όργανο ένδειξης πορείας	P ——►						
3.4.9 Συσκευές προειδοποίησης ή αποφυγής απώλειας στήριξης και συστήματα ενίσχυσης της ευστάθειας	P ——►						
3.4.10 Σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους, ραντάρ καιρού, ραδιοϋψόμετρο, πομποδέκτης.		P ——►					
3.4.11 Ασύρματοι, εξοπλισμός ναυτιλίας, όργανα, σύστημα διαχείρισης πτήσης	P ——►						
3.4.12 Συστήματα προσγείωσης και πέδησης	P ——►						
3.4.13 Συστήματα εκτεινομένων επιφανειών πτέρυγας και υπεραντωτικών επιφανειών (Slat and flap system)	P ——►						
3.4.14 Βοηθητική μονάδα ισχύος.	P ——►						
3.5 TCAS (σύστημα Α/Σ αποφυγής εναέριας σύγκρουσης)	P ——►						

	ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ					ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΣΕ ΠΤΗΣΗ ΕΞΕΤΑΣΗ/ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΠΤΥΧΙΟ ΧΕΙΡΙΣΤΗ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ/ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΤΥΠΟΥ	
Ελιγμοί/Διαδικασίες (συμπεριλαμβανομένης συνεργασίας πολλαπλού πληρώματος)	OTD	FTD	FS	A	Αρχικά των εκπαιδευτών κατά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης	Έλεγχος FS A	Αρχικά του εξεταστή κατά την ολοκλήρωση της εξέτασης
3.6 Διαδικασίες σε μη κανονικές συνθήκες και σε συνθήκες επείγουσας ανάγκης							
3.6.1 Ασκήσεις σε περίπτωση εκδήλωσης πυρκαγιάς, π.χ. ανάφλεξη κινητήρων και βοηθητικής μονάδας ισχύος, εκδήλωση πυρκαγιάς στο θάλαμο επιβατών, στο διαμέρισμα φορτίου, στο θάλαμο διακυβέρνησης, στα πτερύγια και στα ηλεκτρικά συστήματα, συμπεριλαμβανομένης της εκκένωσης του αεροπλάνου.	P →					M	Επιλέγονται τουλάχιστον 3 θέματα από το 3.6 έως και το 3.6.8.
3.6.2 Ανίχνευση και αφαίρεση του καπνού.	P →						
3.6.3 Βλάβες, διακοπή λειτουργίας και επανεκκίνηση κινητήρα σε ασφαλές ύψος.	P →						
3.6.4 Απόρριψη καυσίμου (εξομοιούμενη).	P →						
3.6.5 Διατμητικός άνεμος κατά την απογείωση/προσγείωση.			P	X		FS μόνο	
3.6.6 Εξομοιούμενη βλάβη συστήματος συμπίεσης θαλάμου/αναγκαστική κάθοδος.			P →				
3.6.7 Αιφνίδια απώλεια ικανότητας (incapacitation) μέλους του πληρώματος πτήσης.	P →						
3.6.8 Λοιπές διαδικασίες καταστάσεων επείγουσας ανάγκης, όπως περιγράφονται στο σχετικό εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου	P →						
3.7 Στροφές μεγάλης γωνίας με κλίση 45°, 180° έως 360° αριστερά και δεξιά.	P →						
3.8 Έγκαιρος εντοπισμός και μέθοδοι αντιμετώπισης επερχόμενης απώλειας στήριξης (έως την ενεργοποίηση του συστήματος προειδοποίησης απώλειας στήριξης) στο πλαίσιο της φάσης απογείωσης (υπεραντωτικές επιφάνειες στη θέση απογείωσης), στο πλαίσιο της φάσης πτήσης πλεύσης και κατά τη φάση προσγείωσης (υπεραντωτικές επιφάνειες σε θέση προσγείωσης, το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης)			→ P				
3.8.1 Επαναφορά σε συνθήκες ομαλής πτήσης έπειτα από πλήρη απώλεια στήριξης ή μετά την ενεργοποίηση του συστήματος προειδοποίησης απώλειας στήριξης στο πλαίσιο της φάσης ανόδου, πτήσης πλεύσης και προσέγγισης.			P	X			

	ΠΤΥΧΙΟΥ ΧΕΙΡΙΣΤΗ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ/ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΤΥΠΟΥ					ΠΡΑΚΤΙΚΗΣΕ ΠΤΗΣΗ ΕΞΕΤΑΣΗ /ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	
Ελιγμοί/Διαδικασίες (συμπεριλαμβανομένης συνεργασίας πολλαπλού πληρώματος)	OTD	FTD	FS	A	Αρχικά των εκπαιδευτών κατά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης	Έλεγχος FS A	Αρχικά του εξεταστή κατά την ολοκλήρωση της εξέτασης
3.9 Διαδικασίες πτήσης με όργανα. 3.9.1 Τήρηση των διαδρομών αναχώρησης και άφιξης, καθώς και των οδηγιών της υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.		P* →	→			M*	
3.9.2 Διαδικασίες κράτησης.		P* →	→				
3.9.3 Προσεγγίσεις με χρήση συστήματος προσγείωσης με όργανα (ILS) έως το αποφασιστικό ύψος (DH) τουλάχιστον 60 μέτρων (200 ποδιών).							
3.9.3.1 χειροκίνητα, χωρίς όργανο ένδειξης πορείας.			P* →			M*	
3.9.3.2 χειροκίνητα, με όργανο ένδειξης πορείας.			P* →				
3.9.3.3 αυτόματα, με αυτόματο πιλότο.			P* →			M*	
3.9.3.4 χειροκίνητα, με εξομοίωση του ενός κινητήρα εκτός λειτουργίας. Η βλάβη του κινητήρα πρέπει να εξομοιωθεί κατά την τελική προσέγγιση καλύπτοντας χρονικά το διάστημα που προηγείται της διέλευσης του εξωτερικού ραδιοφάρου (OM) έως τη στιγμή επαφής των τροχών με το έδαφος ή καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας αποτυχημένης προσέγγισης. Για τα αεροπλάνα που δεν έχουν πιστοποιηθεί ως αεροπλάνα μεταφοράς (JAR/FAR 25) ή ως αεροπλάνα περιφερειακών διαδρομών (SFAR 23), η προσέγγιση με εξομοιούμενη βλάβη κινητήρα και η επανακύκλωση που ακολουθεί αρχίζει σε συνδυασμό με την προσέγγιση σε μη κατευθυντικό ραδιοφάρο (NDB) ή ραδιοφάρο πολλαπλών κατευθύνσεων πολύ υψηλής συχνότητας (VOR), όπως περιγράφεται στο σημείο 3.9.4. Η επανακύκλωση αρχίζει μόλις επιτευχθεί το δημοσιευμένο σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων όσον αφορά τα αεροπλάνα (OCH/A), ωστόσο όχι αργότερα από την επίτευξη ελάχιστου σχετικού ύψους/απόλυτου ύψους καθόδου (MDH/A) 500 ποδών πάνω από το υψόμετρο του κατωφλίου του διαδρόμου. Σε αεροπλάνα που έχουν τις ίδιες επιδόσεις με τα αντίστοιχα της κατηγορίας των αεροπλάνων μεταφοράς όσον αφορά τη μάζα και το ύψος απογείωσης σε σχέση με την πυκνότητα του αέρα, ο εκπαιδευτής μπορεί να εξομοιώσει τη βλάβη του κινητήρα σύμφωνα με το σημείο 3.9.3.4.			P* →				

	ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ					ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΣΕ ΠΤΗΣΗ ΕΞΕΤΑΣΗ /ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΠΤΥΧΙΟ ΧΕΙΡΙΣΤΗ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ/ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΤΥΠΟΥ	
Ελιγμοί/Διαδικασίες (συμπεριλαμβανομένης συνεργασίας πολλαπλού πληρώματος)	OTD	FTD	FS	A	Αρχικά των εκπαιδευτών κατά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης	Έλεγχος FS A	Αρχικά του εξεταστή κατά την ολοκλήρωση της εξέτασης
3.9.4 Προσέγγιση μη κατευθυντικού ραδιοφάρου (NDB) ή ραδιοφάρου πολλαπλών κατευθύνσεων πολύ υψηλής συχνότητας (VOC)/ραδιοφάρου ευθυγράμμισης διαδρόμου προσγείωσης (LOC) έως το ελάχιστο ύψος/απόλυτο ύψος καθόδου.			P* →			M*	
3.9.5 Προσέγγιση στον κύκλο του αεροδρομίου υπό τις ακόλουθες συνθήκες: α) προσέγγιση στο εγκεκριμένο ελάχιστο απόλυτο ύψος προσέγγισης κύκλου του εν λόγω αεροδρομίου, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στο συγκεκριμένο αεροδρόμιο βοηθητικά μέσα προσέγγισης με όργανα σε εξομοιούμενες συνθήκες πτήσης με όργανα· ακολουθούμενη από: προσέγγιση στον κύκλο άλλου διαδρόμου του αεροδρομίου που βρίσκεται σε γωνία τουλάχιστον 90° σε σχέση με τον κεντρικό άξονα διαδρόμου τελικής προσέγγισης που χρησιμοποιείται στο στοιχείο α), στο εγκεκριμένο ελάχιστο απόλυτο ύψος προσέγγισης κύκλου του αεροδρομίου· Παρατήρηση: εάν οι ενέργειες των (α) και (β) δεν είναι εφικτές για λόγους που αφορούν τον ΕΕΚ, μπορεί να εκτελεσθεί εξομοιούμενη προσέγγιση χαμηλής ορατότητας.			P* →			M*	
ΜΕΡΟΣ 4							
4 Διαδικασίες αποτυχημένης προσέγγισης 4.1 Επανακύκλωση με όλους του κινητήρες σε λειτουργία* μετά από προσέγγιση με χρήση συστήματος προσγείωσης με όργανα (ILS) έχοντας επιτύχει το αποφασιστικό σχετικό ύψος.			P* →				
4.2 Λοιπές διαδικασίες αποτυχημένης προσέγγισης.			P* →				
4.3 Επανακύκλωση με εξομοίωση του ενός κινητήρα εκτός λειτουργίας* μετά από προσέγγιση με χρήση συστήματος προσγείωσης με όργανα (ILS) έχοντας επιτύχει το αποφασιστικό σχετικό ύψος (βλέπε επίσης σημείο 3.9.3.4).			P* →			M*	
4.4 Ματαίωση προσγείωσης στα 15 μέτρα (50 πόδια) πάνω από το κατώφλι διαδρόμου και επανακύκλωση.			P →				

	ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ					ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΣΕ ΠΤΗΣΗ ΕΞΕΤΑΣΗ/ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΠΤΥΧΙΟ ΧΕΙΡΙΣΤΗ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ/ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΤΥΠΟΥ	
Ελιγμοί/Διαδικασίες (συμπεριλαμβανομένης συνεργασίας πολλαπλού πληρώματος)	OTD	FTD	FS	A	Αρχικά των εκπαιδευτών κατά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης	Έλεγχος FS A	Αρχικά του εξεταστή κατά την ολοκλήρωση της εξέτασης
ΜΕΡΟΣ 5							
5 Προσγειώσεις 5.1 Κανονικές προσγειώσεις*, καθώς και κανονικές προσγειώσεις μετά από προσέγγιση με χρήση συστήματος προσγείωσης με όργανα συνοδευόμενη από μετάβαση σε πτήση εξ όψεως μόλις επιτευχθεί το αποφασιστικό σχετικό ύψος.			P				
5.2 Προσγείωση με εξομοιούμενη εμπλοκή του οριζοντίου σταθεροποιητή σε οποιαδήποτε θέση εκτός αντιστάθμισης.			P →	X Για την άσκηση αυτή, μπορεί να μη χρησιμο-ποιηθεί αεροσκά-φος			
5.3 Προσγειώσεις με πλάγιους ανέμους (με αεροσκάφος, εφόσον είναι εφικτό).			P →				
5.4 Κύκλος εναέριας κυκλοφορίας αεροδρομίου και προσγείωση με τις εκτεινόμενες επιφάνειες πτέρυγας και τις υπεραντωτικές επιφάνειες σε θέση έκτασης ή μερικής έκτασης.			P →				
5.5 Προσγείωση με εξομοίωση του κρίσιμου κινητήρα εκτός λειτουργίας.			P →			M	
5.6 Προσγείωση με εξομοίωση των δύο κινητήρων εκτός λειτουργίας:							
– Αεροπλάνα με τρεις κινητήρες: ο κεντρικός κινητήρας και ένας από τους εξωτερικούς κινητήρες, εφόσον είναι εφικτό, σύμφωνα με τα στοιχεία του εγχειριδίου πτήσης του αεροπλάνου. – Αεροπλάνα με τέσσερις κινητήρες: δύο κινητήρες στην ίδια πλευρά.			P	X		M FS μόνο	

Γενικές παρατηρήσεις:
Προτεινόμενη σειρά για τη δοκιμασία δεξιοτήτων **3.9.4 → 3.9.5**
3.9.3 → 4.3
3.9.3.4 → 5.5/5.6

Ειδικές απαιτήσεις για την επέκταση της ικανότητας τύπου για προσεγγίσεις με όργανα έως αποφασιστικό σχετικό ύψος μικρότερο από τα 200 πόδια (60μ.), π.χ. πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II/III.
(Παραπομπή στο Τμήμα Ε, JAR-FCL 1.180)

	ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ					ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΣΕ ΠΤΗΣΗ ΕΞΕΤΑΣΗ/ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΠΤΥΧΙΟ ΧΕΙΡΙΣΤΗ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ/ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΤΥΠΟΥ	
Ελιγμοί/Διαδικασίες (συμπεριλαμβανομένης συνεργασίας πολλαπλού πληρώματος)	OTD	FTD	FS	A	Αρχικά των εκπαιδευτών κατά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης	Έλεγχος FS A	Αρχικά του εξεταστή κατά την ολοκλήρωση της εξέτασης
ΜΕΡΟΣ 6							
6 Ικανότητα τύπου για προσεγγίσεις με όργανα έως αποφασιστικό ύψος μικρότερο από 200 πόδια (60μ.) (κατηγορία II/III) Οι ακόλουθοι ελιγμοί και διαδικασίες αποτελούν τις ελάχιστες απαιτήσεις εκπαίδευσης προκειμένου να επιτραπούν προσεγγίσεις με όργανα έως αποφασιστικό ύψος μικρότερο από 60 μέτρα (200 πόδια). Κατά τη διάρκεια των ακόλουθων διαδικασιών προσέγγισης με όργανα και διαδικασιών αποτυχημένης προσέγγισης πρέπει να χρησιμοποιείται όλος ο εξοπλισμός του αεροπλάνου που απαιτείται για την πιστοποίηση τύπου όσον αφορά τις προσεγγίσεις με όργανα έως αποφασιστικό ύψος μικρότερο από 60 μέτρα (200 πόδια) 6.1 Ματαίωση απογείωσης σε ελάχιστες εγκεκριμένες συνθήκες ορατότητας διαδρόμου (RVR).			P* →	X Για την άσκηση αυτή, μπορεί να μη χρησιμοποιηθεί αεροσκάφος		M*	
6.2 Προσεγγίσεις με σύστημα προσγείωσης με όργανα Σε εξομοιούμενες συνθήκες πτήσης με όργανα έως το κατάλληλο αποφασιστικό ύψος και χρησιμοποιώντας σύστημα καθοδήγησης της πτήσης. Πρέπει να τηρούνται οι τυποποιημένες διαδικασίες συνεργασίας πληρώματος (κατανομή καθηκόντων, διαδικασίες κλήσης, αμοιβαία επιτήρηση, ανταλλαγή πληροφοριών και υποστήριξη).			P* →	→		M*	

	ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ					ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΣΕ ΠΤΗΣΗ ΕΞΕΤΑΣΗ/ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΠΤΥΧΙΟ ΧΕΙΡΙΣΤΗ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ/ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΤΥΠΟΥ	
Ελιγμοί/Διαδικασίες (συμπεριλαμβανομένης συνεργασίας πολλαπλού πληρώματος)	OTD	FTD	FS	A	Αρχικά των εκπαιδευτών κατά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης	Έλεγχος FS A	Αρχικά του εξεταστή κατά την ολοκλήρωση της εξέτασης
6.3. Επανακύκλωση μετά από προσεγγίσεις, όπως καθορίζεται στο σημείο 6.2, κατά την επίτευξη του αποφασιστικού ύψους. Η εκπαίδευση περιλαμβάνει επίσης επανακύκλωση λόγω (εξομοιούμενης) ανεπαρκούς ορατότητας διαδρόμου, διατμητικού ανέμου, εκτροπής της πορείας του αεροπλάνου εκτός των ορίων επιτυχούς προσέγγισης και λόγω βλάβης επίγειου/εναέριου εξοπλισμού πριν από την επίτευξη του αποφασιστικού ύψους και επανακύκλωση με εξομοιούμενη βλάβη του εναέριου εξοπλισμού. Πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στις διαδικασίες επανακύκλωσης με προϋπολογισμένη καθοδήγηση του τρόπου της χειροκίνητης ή της αυτόματης επανακύκλωσης του αεροπλάνου.			P* →	→		M*	
6.4. Προσγείωση(εις) με σημεία οπτικής αναφοράς που καθορίζονται στο αποφασιστικό ύψος, μετά από προσέγγιση με όργανα. Πρέπει να εκτελεστεί αυτόματη προσγείωση, ανάλογα με το συγκεκριμένο σύστημα καθοδήγησης της πτήσης.			P* →	→		M*	

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: *Οι πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II/III πρέπει να εκτελούνται σύμφωνα με τους Κανόνες Πτητικής Λειτουργίας.*

Προσάρτημα 3 στην JAR-FCL 1.240

Περιεχόμενα της εκπαίδευσης/πρακτικής σε πτήση εξέταση και περιοδικού ελέγχου ικανότητας για τάξη /τύπο σε μονοκινητήρια αεροπλάνα και πολυκινητήρια αεροπλάνα ενός χειριστή

(Βλέπε JAR-FCL 1.240 έως 1.262 και 1.295)

1 Τα σύμβολα που ακολουθούν έχουν την εξής έννοια:

P = Εκπαιδευόμενος ως κυβερνήτης για έκδοση ικανότητας τάξης/ τύπου, ανάλογα με την περίπτωση.

X = Στη συγκεκριμένη άσκηση πρέπει να χρησιμοποιηθούν εξομοιωτές, εφόσον είναι διαθέσιμοι, σε διαφορετική περίπτωση πρέπει να χρησιμοποιηθεί αεροσκάφος, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά.

2 Η πρακτική εκπαίδευση πρέπει να διεξάγεται τουλάχιστον στο επίπεδο του εκπαιδευτικού εξοπλισμού που συμβολίζεται ως (P), ή σε οποιοδήποτε ανώτερο επίπεδο εκπαιδευτικού εξοπλισμού που συμβολίζεται με το βέλος( ).

Οι ακόλουθες συντομογραφίες χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό του χρησιμοποιούμενου εκπαιδευτικού εξοπλισμού:

A = Αεροσκάφος

FS = Εξομοιωτής πτήσης

FTD = Συσκευή πτητικής εκπαίδευσης (Συμπεριλαμβάνοντας FNPT II για ικανότητα τάξης πολυκινητηρίων)

3 Οι ενέργειες που σημειώνονται με αστερίσκο (*) του τμήματος 3 και εφόσον έχει εφαρμογή του τμήματος 6 εκτελούνται σε πραγματικές ή εξομοιούμενες μετεωρολογικές συνθήκες με όργανα (IMC) εάν επανεπικύρωση της ικανότητας πτήσης με όργανα περιλαμβάνεται στην πρακτική εν πτήση εξέταση ή στον περιοδικό έλεγχο ικανότητας. Εάν οι ενέργειες που σημειώνονται με αστερίσκο (*) δεν εκτελούνται σε πραγματικές ή εξομοιούμενες μετεωρολογικές συνθήκες με όργανα και δεν υπάρχει λεπτομερής εξέταση των προνομίων της ικανότητας πτήσης με όργανα, η ικανότητα τύπου/κλάσης πρέπει να περιοριστεί μόνο για VRF πτήσεις.

4 Το τμήμα 3A πρέπει να συμπληρωθεί για την επανεπικύρωση της ικανότητας τύπου ή κλάσης πολυκινητηρίων όπου η απαίτηση της εμπειρίας των 10 διαδρομών εντός των προηγουμένων 12 μηνών δεν πληρούται.

5 Όπου εμφανίζεται το γράμμα «Μ», στη στήλη της πρακτικής σε πτήση εξέτασης /περιοδικού ελέγχου ικανότητας, υποδεικνύει την υποχρεωτική άσκηση.

6 Ο εξομοιωτής πτήσης ή FNPT II χρησιμοποιείται στο πλαίσιο της πρακτικής εκπαίδευσης για την απόκτηση ικανότητα τύπου ή κλάσης πολυκινητηρίων, εφόσον ο εξομοιωτής πτήσης ή FNPT II αποτελεί μέρος της εγκεκριμένης σειράς μαθημάτων για απόκτηση ικανότητας τύπου ή κλάσης πολυκινητηρίων. Τα ακόλουθα στοιχεία λαμβάνονται υπόψη προκειμένου να εγκριθεί η σειρά μαθημάτων:

α) η αξιολόγηση του εξομοιωτή πτήσης ή FNPT II, όπως καθορίζεται στα JAR-STD,

β) οι αξιολογήσεις του εκπαιδευτή και του εξεταστή,

γ) η έκταση της εκπαίδευσης σε εξομοιωτή πτήσεων ή FNPT II που παρέχεται στο πλαίσιο της σειράς μαθημάτων,

δ) οι αξιολογήσεις και η προηγούμενη πείρα του εκπαιδευόμενου χειριστή.

	ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ				ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΣΕ ΠΤΗΣΗ ΕΞΕΤΑΣΗ/ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΤΥΠΟΥ/ΚΛΑΣΗΣ	
Ελιγμοί/Διαδικασίες	FTD	FS	A	Αρχικά των εκπαιδευτών κατά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης	Έλεγχος FS A	Αρχικά του εξεταστή κατά την ολοκλήρωση της εξέτασης
ΜΕΡΟΣ 1						
Αναχώρηση 1. Έλεγχοι πριν την εκτέλεση της πτήσης περιλαμβάνοντας : 1.1 Έγγραφα Ζυγοστάθμιση Ενημέρωση καιρού						
1.2 Έλεγχοι πριν την εκκίνηση Εσωτερικοί/Εξωτερικοί			P		M	
1.3 Εκκίνηση κινητήρα : Κανονική Δυσλειτουργίες	P →	→	→		M	
1.4 Τροχοδρόμηση		P →	→		M	
1.5 Έλεγχοι πριν την αναχώρηση : Προθέρμανση κινητήρα (εφόσον εφαρμόζεται)	P →	→	→		M	
1.6 Διαδικασίες απογείωσης: Κανονικές με ρυθμίσεις των υπεραντωτικών επιφανειών όπως στο εγχειρίδιο πτήσης Πλάγιος άνεμος (αν οι συνθήκες το επιτρέπουν)		P →	→		M	
1.7 Άνοδος : V_X / V_Y Στροφές ανόδου επί δεδομένης πορείας Μετάβαση σε οριζόντια πτήση		P →	→		M	
1.8 Επικοινωνία – συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες ραδιοεπικοινωνίας						
ΜΕΡΟΣ 2						
Ασκήσεις κατά την πτήση 2 2.1 οριζόντια πτήση σε διάφορες ταχύτητες συμπεριλαμβανομένης πτήσης σε κρίσιμα χαμηλή ταχύτητα με και χωρίς την χρήση υπεραντωτικών επιφανειών		P →	→			
2.2 Στροφές μεγάλης γωνίας (360° προς αριστερά και δεξιά με γωνία κλίσης 45°)		P →	→		M	
2.3 Απώλειας στήριξης: i πλήρη καθαρή απώλεια στήριξης και τυπική επαναφορά ii προσέγγιση σε απώλεια στήριξης με στροφή καθόδου με κλίση και με διαμόρφωση και ισχύ προσέγγισης iii προσέγγιση σε απώλεια στήριξης με διαμόρφωση και ισχύ προσγείωσης iv προσέγγιση σε απώλεια στήριξης, στροφές ανόδου με υπεραντωτικές επιφάνειες σε θέση απογείωσης και ισχύς ανόδου.		P →	→		M M	
2.4 Χειρισμός με χρήση αυτόματου πιλότου και οργάνου ελέγχου πτήσης (μπορεί να γίνει στο τμήμα 3)		P →	→		M	

Ελιγμοί/Διαδικασίες	ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ				ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΣΕ ΠΤΗΣΗ ΕΞΕΤΑΣΗ/ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΤΥΠΟΥ/ΚΛΑΣΗΣ	
	FTD	FS	A	Αρχικά των εκπαιδευτών κατά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης	Έλεγχος FS A	Αρχικά του εξεταστή κατά την ολοκλήρωση της εξέτασης
2.5 Επικοινωνία – συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ, διαδικασίες ραδιοεπικοινωνίας						
ΜΕΡΟΣ 3Α						
3Α Διαδικασίες διαδρομής VFR (για περιοδικό έλεγχο ικανότητας πολυκινητηρίων VFR αν δεν εξαιρείται) 3Α.1 Σχέδιο πτήσης, πλοήγηση με αναμέτρηση και ανάγνωση χάρτη			P			
3Α.2 Διατήρηση του ύψους, πορείας και ταχύτητας			P			
3Α.3 Προσανατολισμός, χρονισμός και διόρθωση των ΕΤΑς			P			
3Α.4 Χρήση των ραδιοβοηθημάτων (αν εφαρμόζεται)			P			
3Α.5 Οργάνωση πτήσης (μητρώο πτήσης, συνήθεις έλεγχοι κατά την πτήση συμπεριλαμβανομένου του καυσίμου, συστημάτων, πάγου)			P			
3Α.6 Επικοινωνία – συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ, διαδικασίες ραδιοεπικοινωνίας						
ΜΕΡΟΣ 3Β						
3Β Πτήση με όργανα (IFR) 3Β.1* Αναχώρηση IFR		P →	→		M	
3Β.2* Διαδρομή IFR		P →	→		M	
3Β.3* Διαδικασίες κράτησης		P			M	
3Β.4* ILS με DH/A στα 200 πόδια (60 μέτρα) ή με τα ελάχιστα των διαδικασιών (μπορεί να γίνει χρήση αυτόματου πιλότου για την διασταύρωση με το ίχνος καθόδου)		P →	→		M	
3Β.5* Προσέγγιση μη ακριβείας με MDH/A και MAP		P →	→		M	
3Β.6* Βλάβη της πυξίδας και του ενδείκτη ύψους (μόνο σε FS ή FNPT II)	P →	→	X		M	
3Β.7* Πτητική άσκηση περιλαμβάνουσα εξομοίωση βλάβης πυξίδας και ενδείκτη ύψους: Βαθμό κλήσης 1 Ανάκτηση από ασυνήθιστα ύψη	P →	→	→		M	
3Β.8* Βλάβη του ίχνους ευθυγράμμισης ή ίχνους καθόδου (μόνο σε FS ή FNPT II)	P →	→	X		M	
3Β.9 Επικοινωνία – συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ, διαδικασίες ραδιοεπικοινωνίας						

Ελιγμοί/Διαδικασίες	ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ				ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΣΕ ΠΤΗΣΗ ΕΞΕΤΑΣΗ/ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΤΥΠΟΥ/ΚΛΑΣΗΣ	
	FTD	FS	A	Αρχικά των εκπαιδευτών κατά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης	Έλεγχος FS A	Αρχικά του εξεταστή κατά την ολοκλήρωση της εξέτασης
ΜΕΡΟΣ 4						
4 Άφιξη και προσγείωση 4.1 Διαδικασίες αεροδρομίου άφιξης						
4.2 Κανονική προσγείωση		P →	→		M	
4.3 Προσγείωση χωρίς την χρήση υπεραντωτικών επιφανειών		P →	→		M	
4.4 Προσγείωση με πλάγιο άνεμο (αν επικρατούν κατάλληλες συνθήκες)		P →	→			
4.5 Προσέγγιση και προσγείωση με βραδεία λειτουργία από 2000 πόδια πάνω από το διάδρομο		P →	→			
4.6 Επανακύκλωση από ελάχιστο ύψος		P →	→		M	
4.7 Νυκτερινή επανακύκλωση και προσγείωση χωρίς τη χρήση φώτων προσγείωσης (ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΝ ΠΤΗΣΗ ΕΞΕΤΑΣΗ από χειριστή που έχει πιστοποιηθεί για νύκτα)	P →	→	→			
4.8 Επικοινωνία – συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ, διαδικασίες ραδιοεπικοινωνίας						
ΜΕΡΟΣ 5						
5. Διαδικασίες σε μη κανονικές συνθήκες και σε συνθήκες επείγουσας ανάγκης (Αυτό το μέρος μπορεί να γίνει μαζί με τα μέρη 1 μέχρι 4)						
5.1 Ματαίωσης απογείωσης		P →	→		M	
5.2 Εξομοίωση βλάβης κινητήρα μετά την απογείωση (μόνο σε μονοκινητήρια αεροπλάνα)			P		M	
5.3 Εξομοίωση αναγκαστικής προσγείωσης χωρίς ισχύ			P		M	
5.4 Εξομοίωση καταστάσεων ανάγκης : i Φωτιά ή καπνός κατά την πτήση ii απώλεια ισχύος iii Βλάβη συστημάτων όπως φαίνεται κατάλληλο	P →	→	→			
5.5 Σβήσιμο κινητήρα και επανεκκίνηση (μόνο σε πρακτική εν πτήση εξέταση πολυκινητηρίων)	P →	→	→			
5.6 Επικοινωνία – συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ, διαδικασίες ραδιοεπικοινωνίας						

Ελιγμοί/Διαδικασίες	ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ				ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΣΕ ΠΤΗΣΗ ΕΞΕΤΑΣΗ/ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΤΥΠΟΥ/ΚΛΑΣΗΣ	
	FTD	FS	A	Αρχικά των εκπαιδευτών κατά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης	Έλεγχος FS A	Αρχικά του εξεταστή κατά την ολοκλήρωση της εξέτασης
ΜΕΡΟΣ 6						
6. **Εξομοιούμενη ασύμμετρη πτήση** (Αυτό το μέρος μπορεί να γίνει μαζί με τα μέρη 1 μέχρι 4)						
6.1* Βλάβη κινητήρα κατά την απογείωση και την προσέγγιση (σε ασφαλές ύψος, εκτός εάν διεξάγεται σε μέσο εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης τύπου II (FNPT II) ή σε εξομοιωτή πτήσης)	P	→	→		M	
6.2* Ασύμμετρη προσέγγιση και επανακύκλωση	P	→	→		M	
6.3* Ασύμμετρη προσέγγιση και προσγείωση πλήρους ακινητοποιήσεως	P	→	→		M	
6.4 Επικοινωνία – συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ, διαδικασίες ραδιοεπικοινωνίας						

Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.261(α)

Απαιτήσεις εκπαίδευσης θεωρητικών γνώσεων για τη πρακτική σε πτήση εξέταση/περιοδικό έλεγχο ικανότητας για την απονομή ικανοτήτων τάξης/τύπου

(Βλέπε JAR-FCL 1.261(α))
(Βλέπε AMC FCL 1.261(α))

1. Η εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων πρέπει να παρέχεται από εξουσιοδοτημένο εκπαιδευτή, ο οποίος είναι κάτοχος της κατάλληλης ικανότητας τύπου/τάξης, ή από οιονδήποτε εκπαιδευτή που διαθέτει κατάλληλη πείρα σε αεροπορικά θέματα και γνώση του συγκεκριμένου τύπου αεροσκάφους, π.χ. ιπτάμενο μηχανικό, μηχανικό συντήρησης, Επιμελητή πτήσεων.

2. Η εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων πρέπει να καλύπτει το αναλυτικό πρόγραμμα της AMC FCL 1.261(α) και να είναι κατάλληλη για την τάξη/τύπο του συγκεκριμένου αεροπλάνου.

3. Για την αρχική έκδοση ικανοτήτων τύπου για αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών, η γραπτή εξέταση ή η εξέταση βασιζόμενη σε Ηλεκτρονικό Υπολογιστή συνήθως περιλαμβάνει εκατό ερωτήσεις πολλαπλών επιλογών, οι οποίες κατανέμονται ομοιόμορφα στα κύρια θέματα του αναλυτικού προγράμματος. Το ποσοστό που απαιτείται για την επιτυχία σε κάθε κύριο θέμα του εκπαιδευτικού προγράμματος είναι 75%.

4. Για την αρχική έκδοση ικανοτήτων τύπου και τάξης για πολυκινητήρια αεροπλάνα ενός χειριστή, ο αριθμός των ερωτήσεων πολλαπλών επιλογών της γραπτής εξέτασης ή της εξέτασης βασιζόμενη σε Ηλεκτρονικό Υπολογιστή εξαρτάται από το βαθμό πολυπλοκότητας του αεροπλάνου. Το ποσοστό που απαιτείται για την επιτυχή ολοκλήρωση της εξέτασης είναι 75%.

5. Όσον αφορά τα μονοκινητήρια αεροπλάνα, ο εξεταστής δύναται να προβεί σε προφορική εξέταση του μέρους της πρακτικής σε πτήση εξέτασης και του περιοδικού ελέγχου ικανότητας που αφορά τις θεωρητικές γνώσεις, ενώ αποφασίζει σχετικά με το εάν έχει αποκτηθεί ικανοποιητικό επίπεδο γνώσεων ή όχι.

6. Στο πλαίσιο των περιοδικών ελέγχων ικανότητας για πολυκινητήρια αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών ή ενός χειριστή, οι θεωρητικές γνώσεις εξετάζονται βάσει ερωματηματολογίου πολλαπλών επιλογών ή άλλων κατάλληλων μεθόδων.

Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.261(γ)(2)

Έγκριση σειράς μαθημάτων ικανότητας τύπου με εκπαίδευση μηδενικού πτητικού χρόνου

1. ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΜΗΔΕΝΙΚΟΥ ΠΤΗΤΙΚΟΥ ΧΡΟΝΟΥ

Για την έγκριση σειράς μαθημάτων ικανότητας τύπου χρησιμοποιώντας ZFTT εφαρμόζονται τα παρακάτω κριτήρια :

(α) Ο εξομοιωτής χρήσης που χρησιμοποιείται πρέπει να είναι πιστοποιημένος σύμφωνα με τα AR-STD και ο χρήστης να είναι εγκεκριμένος από την Αρχή. Έγκριση χρήσης δίνεται μόνο σε εξομοιωτές πτήσης αντιπροσωπευτικούς στο αεροπλάνο που χρησιμοποιεί ο αερομεταφορέας.

(β) Ο εξομοιωτής πτήσης πρέπει να είναι πλήρους χρήσεως κατά την διάρκεια της ZFTT (βλέπε JAR-STD).

(γ) Επιπρόσθετες ασκήσεις προσγείωσης και απογείωσης πρέπει να περιλαμβάνονται στην σειρά μαθημάτων ικανότητας τύπου και τουλάχιστον έξη απογειώσεις και προσγειώσεις πρέπει να γίνουν υπό τις οδηγίες ενός TRI(A).

(δ) Ένας αερομεταφορέας για την αρχική έγκριση εκπαίδευσης πρέπει να είναι κάτοχος πιστοποιητικού αερομεταφορέα κατά JAR-OPS 1 για τουλάχιστον ένα έτος.

(ε) Έγκριση για ZFTT σε άλλο τύπο αεροπλάνου χορηγείται σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας έχει τουλάχιστον 90 ημέρες εμπειρίας πτητικής λειτουργίας σε αεροπλάνο αυτού του τύπου.

(στ) Έγκριση για ZFTT χορηγείται σε έναν εκπαιδευτικό οργανισμό, η εκπαίδευση παρέχεται από έναν αερομεταφορέα ή έναν οργανισμό εκπαίδευσης ο οποίος έχει ειδική συμφωνία με έναν JAR-OPS 1 αερομεταφορέα εξασφαλίζοντας ότι οι μαθητές πληρούν τα προαπαιτούμενα και η ικανότητα τύπου περιορίζεται σε αυτόν τον αερομεταφορέα μέχρι την συμπλήρωση της υπό επιτήρηση πτήσης.

2. ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΧΕΙΡΙΣΤΗ

Η ZFTT εγκρίνεται μόνο για εκπαίδευση ικανότητας τύπου χειριστών σε αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών οι οποίοι πληρούν την ελάχιστη πτητική εμπειρία ειδικά για το επίπεδο του εξομοιωτή πτήσης ο οποίος χρησιμοποιείται στην σειρά μαθημάτων και η οποία είναι η ακόλουθη :

(α) Οι χειριστές οι οποίοι αναλαμβάνουν ZFTT πρέπει να έχουν συμπληρώσει τουλάχιστον 1500 πτητικές ώρες ή 250 σκέλη διαδρομής στον σχετικό τύπο αεροπλάνου εάν ο εξομοιωτής πτήσης που χρησιμοποιείται κατά την διάρκεια της σειράς των μαθημάτων είναι πιστοποιημένος για Επίπεδο CG ή C. Εάν χρησιμοποιείται πιστοποιημένος εξομοιωτής πτήσης Επιπέδου DG, προσωρινά D ή D, ο χειριστής πρέπει να έχει τουλάχιστο 500 ώρες πτητικού χρόνου ή 100 σκέλη διαδρομής στον σχετικό τύπο.

(β) Ένας σχετικός τύπος αεροπλάνου είναι το στροβιλοκινητήριο αεροπλάνο κατηγορίας μεταφορών με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης τουλάχιστον 10 τόνων ή με εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών όχι λιγότερο από 20 επιβάτες.

3. ΠΤΗΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ZFTT

(α) Η πτήση γραμμής υπό επιτήρηση πρέπει να αρχίσει το συντομότερο δυνατόν και όχι αργότερα από 15 ημέρες μετά την συμπλήρωση της εκπαίδευσης ZFTT.

(β) Οι πρώτες τέσσερις απογειώσεις και προσγειώσεις που γίνοται από τον χειριστή μετά την εκπαίδευση ZFTT πρέπει να γίνουν υπό την επιτήρηση ενός TRI(A) ο οποιός να καταλαμβάνη μία θέση χειριστού.

ΤΜΗΜΑ Ζ
ΠΤΥΧΙΟ ΧΕΙΡΙΣΤΗ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ - ATPL (A)

JAR-FCL 1.265
Ελάχιστη ηλικία

Ο υποψήφιος για την απόκτηση πτυχίου χειριστή αεροπλάνων εναερίων γραμμών πρέπει να έχει συμπληρώσει τουλάχιστον το 21ο έτος της ηλικίας του.

JAR-FCL 1.270
Υγειονομική καταλληλότητα

Ο υποψήφιος για την απόκτηση πτυχίου χειριστή αεροπλάνων εναερίων γραμμών πρέπει να διαθέτει πιστοποιητικό υγείας κατηγορίας Α' σε ισχύ. Για την άσκηση των δικαιωμάτων που απορρέουν από το πτυχίο χειριστή αεροπλάνων εναερίων γραμμών, είναι απαραίτητη η κατοχή πιστοποιητικού υγείας κατηγορίας Α' σε ισχύ.

JAR-FCL 1.275
Δικαιώματα και όροι

α) Δικαιώματα. Με την επιφύλαξη των λοιπών όρων που καθορίζουν τα JARς, τα δικαιώματα του κατόχου πτυχίου χειριστή αεροπλάνων εναερίων γραμμών συνίστανται:

(1) στην άσκηση όλων των δικαιωμάτων του κατόχου πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων (PPL(A)), πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνων (CPL(A)) και ικανότητας πτήσης αεροπλάνων με όργανα (IR(A)), και

(2) στην άσκηση καθηκόντων κυβερνήτη ή συγκυβερνήτη σε αεροπλάνα στο πλαίσιο αερομεταφορών.

β) Όροι. Ο υποψήφιος για την απόκτηση πτυχίου χειριστή αεροπλάνων εναερίων γραμμών, ο οποίος έχει συμμορφωθεί προς τους όρους που καθορίζονται στα JAR-FCL 1.265, 1.270 και 1.280 έως 1.295, θεωρείται ότι έχει εκπληρώσει τις απαιτήσεις για την έκδοση του εν λόγω πτυχίου στο οποίο περιλαμβάνεται και ικανότητα τύπου για τον τύπο αεροπλάνου που χρησιμοποιήθηκε στην πρακτική σε πτήση εξέταση.

JAR-FCL 1.280
Πείρα και αναγνώριση προηγούμενης πείρας

(Βλέπε JAR-FCL 1.050(α)(3))

α) Ο υποψήφιος για την απόκτηση πτυχίου χειριστή αεροπλάνων εναερίων γραμμών πρέπει να έχει συμπληρώσει ως χειριστής αεροπλάνων τουλάχιστον 1500 ώρες πτήσης (βλέπε JAR-FCL 1.050(α)(3)), εκ των οποίων οι 100 ώρες, κατ' ανώτατο όριο, μπορούν να έχουν πραγματοποιηθεί σε εξομοιωτή πτήσης, συμπεριλαμβανομένων τουλάχιστον:

(1) 500 ωρών σε πτητικές λειτουργίες πολλαπλών χειριστών σε τύπους αεροπλάνων που έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με την JAR/FAR-25 κατηγορία αεροπλάνων μεταφοράς ή σύμφωνα με την JAR/FAR-23 κατηγορία αεροπλάνων περιφερειακών διαδρομών ή BCAR ή AIR 2051,

(2) 250 ωρών πτήσης είτε ως κυβερνήτης είτε τουλάχιστον 100 ωρών ως κυβερνήτης και 150 ωρών ως συγκυβερνήτης ασκώντας υπό την επίβλεψη του κυβερνήτη τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες κυβερνήτη, υπό την προϋπόθεση ότι η μέθοδος επίβλεψης είναι αποδεκτή από την Αρχή,

(3) 200 ωρών πτήσης αεροναυτιλιακού ταξιδίου, εκ των οποίων οι 100 ώρες, κατ' ελάχιστο όριο, πρέπει να έχουν συμπληρωθεί με την ιδιότητα του κυβερνήτη ή του συγκυβερνήτη ασκώντας υπό την επίβλεψη του κυβερνήτη τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες κυβερνήτη, υπό την προϋπόθεση ότι η μέθοδος επίβλεψης είναι αποδεκτή από την Αρχή·

(4) 75 ωρών με όργανα, εκ των οποίων οι 30 ώρες, κατ' ανώτατο όριο, μπορούν να καλύπτουν χρόνο με όργανα στο έδαφος, και

(5) 100 ωρών νυκτερινών πτήσεων ως κυβερνήτης ή συγκυβερνήτης.

β) (1) Στους κατόχους πτυχίου χειριστή ή ισοδύναμου εγγράφου για άλλες κατηγορίες αεροσκαφών αναγνωρίζεται ο χρόνος πτήσης που έχει συμπληρωθεί στις άλλες κατηγορίες αεροσκαφών όπως καθορίζονται στην JAR-FCL 1.155, εκτός από το χρόνο πτήσης με ελικόπτερα, ο οποίος αναγνωρίζεται έως το όριο του 50% του συνόλου των σχετικών απαιτήσεων της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω.

(2) Στους κατόχους πτυχίου ιπτάμενου μηχανικού αναγνωρίζεται το 50% του χρόνου ιπτάμενου μηχανικού μέχρι το όριο των 250 ωρών. Οι εν λόγω 250 ώρες μπορούν να αναγνωρισθούν στο πλαίσιο συνυπολογισμού της απαίτησης των 1500 ωρών της υποπαραγράφου (α) και της απαίτησης των 500 ωρών της υποπαραγράφου (α)(1), υπό την προϋπόθεση ότι η συνολική αναγνώριση που παρέχεται στο πλαίσιο συνυπολογισμού των εν λόγω στοιχείων δεν υπερβαίνει τις 250 ώρες.

γ) Η απαιτούμενη πείρα πρέπει να έχει συμπληρωθεί πριν από τη συμμετοχή στην πρακτική σε πτήση εξέταση που καθορίζεται στην JAR-FCL 1.295.

JAR-FCL 1.285
Θεωρητικές γνώσεις

(Βλέπε AMC FCL 1.285)

α) Σειρά μαθημάτων. Ο υποψήφιος για την απόκτηση πτυχίου χειριστή αεροπλάνων εναερίων γραμμών πρέπει να έχει παρακολουθήσει εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων στο πλαίσιο εγκεκριμένης σειράς μαθημάτων σε εγκεκριμένο οργανισμό πτητικής εκπαίδευσης ή από εγκεκριμένο οργανισμό που ειδικεύεται στην παροχή εκπαίδευσης θεωρητικών γνώσεων. Ο υποψήφιος που δεν έχει παρακολουθήσει εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων κατά τη διάρκεια σειράς ολοκληρωμένης εκπαίδευσης πρέπει να συμμετάσχει στη σειρά μαθημάτων που καθορίζεται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.285.

β) Εξέταση. Ο υποψήφιος για την απόκτηση πτυχίου χειριστή αεροπλάνων εναερίων γραμμών πρέπει να έχει αποδείξει ότι διαθέτει το κατάλληλο επίπεδο γνώσεων για την άσκηση των δικαιωμάτων που χορηγούνται στον κάτοχο πτυχίου χειριστή αεροπλάνων εναερίων γραμμών και το οποίο είναι σύμφωνο με τις απαιτήσεις του Τμήματος Ι των JAR-FCL 1 (Αεροπλάνο).

JAR-FCL 1.290
Πτητική εκπαίδευση

(Βλέπε AMC FCL 1.261(δ))

Ο υποψήφιος για την απόκτηση πτυχίου χειριστή αεροπλάνων εναερίων γραμμών πρέπει να είναι κάτοχος πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνων, η οποία έχει εκδοθεί ή επικυρωθεί σύμφωνα με τις JAR-FCL, και κάτοχος ικανότητας πτήσης πολυκινητήριου αεροπλάνου με όργανα, καθώς και να έχει παρακολουθήσει εκπαίδευση σε διαδικασίες συνεργασίας πολλαπλού πληρώματος, όπως απαιτείται από την JAR-FCL 1.261(δ) (βλέπε AMC FCL 1.261(δ)).

JAR-FCL 1.295
Πρακτική σε πτήση εξέταση

α) Ο υποψήφιος για την απόκτηση πτυχίου χειριστή αεροπλάνων εναερίων γραμμών πρέπει να έχει αποδείξει την ικανότητα να εκτελεί, ως κυβερνήτης σε τύπο αεροπλάνου που έχει πιστοποιηθεί για ελάχιστο πλήρωμα δύο χειριστών στο πλαίσιο της εκτέλεσης πτήσης με όργανα (βλέπε AMC FCL 1.220, μέρος Β), τις διαδικασίες και τους ελιγμούς που περιγράφονται στα Προσαρτήματα 1 και 2 στα JAR-FCL 1.240 και 1.295, σε επίπεδο κατάλληλο για την άσκηση των δικαιωμάτων που χορηγούνται στον κάτοχο του εν λόγω πτυχίου.

β) Η πρακτική σε πτήση εξέταση που αφορά το πτυχίο χειριστή αεροπλάνων εναερίων γραμμών μπορεί να χρησιμεύσει ταυτόχρονα ως πρακτική σε πτήση εξέταση για την έκδοση του πτυχίου και ως περιοδικός έλεγχος ικανότητας για την επανεπικύρωση της ικανότητας τύπου για το αεροπλάνο που χρησιμοποιείται στην εξέταση, ενώ μπορεί να συνδυασθεί με την πρακτική σε πτήση εξέταση για την έκδοση ικανότητας τύπου πολλαπλών χειριστών.

Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.285
Πτυχίο χειριστή αεροπλάνων εναερίων γραμμών - Σειρά βαθμιαίας (modular) εκπαίδευσης θεωρητικών γνώσεων

(Βλέπε JAR-FCL 1.285)
(Βλέπε Προσάρτημα 1α στο JAR-FCL 1.055)
(Βλέπε AMC FCL 1.470(α))

1. Σκοπός της εν λόγω σειράς μαθημάτων είναι η εκπαίδευση χειριστών, οι οποίοι δεν έχουν παρακολουθήσει εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων στο πλαίσιο σειράς ολοκληρωμένης εκπαίδευσης, προκειμένου να αποκτήσουν το επίπεδο θεωρητικών γνώσεων που απαιτείται για την έκδοση πτυχίου χειριστή αεροπλάνων εναερίων γραμμών.

2. Ο υποψήφιος που επιθυμεί να συμμετάσχει σε σειρά βαθμιαίας εκπαίδευσης για την απόκτηση πτυχίου χειριστή αεροπλάνων εναερίων γραμμών καλείται να συμπληρώσει εντός περιόδου 18 μηνών και υπό την επίβλεψη του προϊσταμένου εκπαίδευσης εγκεκριμένου οργανισμού πτητικής εκπαίδευσης, 650 ώρες (1 ώρα = 60 λεπτά διδασκαλίας) εκπαίδευσης σε αντικείμενα θεωρίας που αφορούν την απόκτηση πτυχίου χειριστή εναερίων γραμμών. Ο υποψήφιος πρέπει να είναι κάτοχος πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων.

Η θεωρητική εκπαίδευση δύναται να μειωθεί κατά 350 ώρες για τους κατόχους πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνων με ικανότητα πτήσης με όργανα.

Η θεωρητική εκπαίδευση δύναται να μειωθεί κατά 200 ώρες για τους κατόχους πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνων, ενώ για τους κατόχους ικανότητας πτήσης με όργανα η θεωρητική εκπαίδευση δύναται να μειωθεί κατά 200 ώρες.

Η εκπαίδευση μπορεί επίσης να παρέχεται σε εγκεκριμένο οργανισμό, όπως καθορίζεται στο Προσάρτημα 1 στην JAR-FCL 1.055 που αφορά αποκλειστικά τη διδασκαλία θεωρητικών γνώσεων. Σε αυτήν την περίπτωση ο προϊστάμενος εκπαίδευσης του εν λόγω οργανισμού επιβλέπει τον κύκλο μαθημάτων.

3. Ο οργανισμός πτητικής εκπαίδευσης εξασφαλίζει ότι ο υποψήφιος, πριν γίνει δεκτός στη σειρά μαθημάτων, διαθέτει επαρκή γνώση μαθηματικών και φυσικής, προκειμένου να κατανοεί χωρίς δυσκολίες το περιεχόμενο της σειράς μαθημάτων.

4. Η διδασκαλία καλύπτει όλα τα θέματα του σχετικού αναλυτικού προγράμματος σπουδών που καθορίζεται στην AMC FCL 1.470(α). Η εγκεκριμένη σειρά μαθημάτων περιλαμβάνει τη συνήθη διδασκαλία σε αίθουσα και ενδέχεται να περιλαμβάνει τη χρήση τεχνικών μέσων και εγκαταστάσεων όπως: αλληλεπιδραστικό (inter-active) βίντεο, παρουσίαση με διαφάνειες/ταινίες, εργαστήρια ατομικής εκμάθησης, διδασκαλία με τη βοήθεια ηλεκτρονικού υπολογιστή, καθώς και άλλα οπτικοακουστικά μέσα, όπως αυτά έχουν εγκριθεί από την Αρχή. Εναπόκειται επίσης στη διακριτική ευχέρεια της Αρχής η ενδεχόμενη διεξαγωγή εγκεκριμένων σειρών μαθημάτων εξ αποστάσεως (με αλληλογραφία) ως μέρος της εκπαίδευσης.

ΤΜΗΜΑ Η
ΙΚΑΝΟΤΗΤΕΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΗ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

JAR-FCL 1.300
Εκπαίδευση - Γενικά

α) Απαγορεύεται σε οιοδήποτε πρόσωπο να παρέχει πτητική εκπαίδευση η οποία απαιτείται για την έκδοση οιασδήποτε πτυχίου χειριστή ή ικανότητας, εκτός εάν το εν λόγω πρόσωπο διαθέτει:

(1) πτυχίο χειριστή το οποίο περιλαμβάνει και ικανότητα εκπαιδευτή, ή

(2) ειδική εξουσιοδότηση που χορηγείται από Κράτος Μέλος του JAA στις περιπτώσεις όπου:

i) νέα αεροπλάνα τίθενται σε πτητική λειτουργία, ή

ii) νηολογούνται αεροπλάνα «αντίκες» ή αεροπλάνα ειδικής κατασκευής για τα οποία δεν υπάρχει πρόσωπο με ικανότητα εκπαιδευτή, ή

iii) η εκπαίδευση παρέχεται εκτός των Κρατών Μελών του JAA (βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.300).

β) Απαγορεύεται η παροχή συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης από οιοδήποτε πρόσωπο, εκτός εάν το εν λόγω πρόσωπο διαθέτει ικανότητα εκπαιδευτή πτήσης αεροπλάνου, ικανότητα εκπαιδευτή σε τύπο αεροπλάνου, ικανότητα εκπαιδευτή σε πτήσεις αεροπλάνου με όργανα ή εξουσιοδότηση εκπαιδευτή συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης. Η παράγραφος (α)(2) παραπάνω ισχύει για συνθετική πτητική εκπαίδευση.

JAR-FCL 1.305
Ικανότητες και εξουσιοδότηση εκπαιδευτή - Σκοποί

Αναγνωρίζονται πέντε κατηγορίες εκπαιδευτών.

α) Ικανότητα εκπαιδευτή πτήσης αεροπλάνου (FI(A)).

β) Ικανότητα εκπαιδευτή σε τύπο αεροπλάνου (TRI(A)).

γ) Ικανότητα εκπαιδευτή σε τάξη αεροπλάνου (CRI(A)).

δ) Ικανότητα εκπαιδευτή σε πτήσεις αεροπλάνου με όργανα (IRI(A)).

ε) Εξουσιοδότηση εκπαιδευτή συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης αεροπλάνου (SFI(A)).

JAR-FCL 1.310
Ικανότητες εκπαιδευτή - Γενικά

α) Προϋποθέσεις. Όλοι οι εκπαιδευτές πρέπει να είναι κάτοχοι τουλάχιστον του πτυχίου, ικανότητας ή επάρκειας για την απόκτηση της οποίας παρέχεται η εκπαίδευση (εκτός εάν καθορίζεται διαφορετικά) και να έχουν το δικαίωμα να ασκούν τα καθήκοντα κυβερνήτη του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια της εν λόγω εκπαίδευσης.

β) Πολλαπλά καθήκοντα. Υπό την προϋπόθεση ότι πληρούν τις απαιτήσεις αξιολόγησης και πείρας που αναφέρονται στο παρόν Τμήμα σχετικά με κάθε καθήκον που τους ανατίθεται, οι εκπαιδευτές δεν περιορίζονται να ενεργούν μόνο ως εκπαιδευτές πτήσης ή εκπαιδευτές ικανότητας τύπου ή εκπαιδευτές ικανότητας τάξης ή εκπαιδευτές ικανότητας πτήσης με όργανα.

γ) Αναγνώριση στο πλαίσιο του συνυπολογισμού για την απόκτηση πρόσθετων ικανοτήτων. Στους υποψήφιους για την απόκτηση πρόσθετων ικανοτήτων εκπαιδευτή μπορούν να αναγνωρισθούν οι δεξιότητες που διαθέτουν στον τομέα της διδασκαλίας και της εκμάθησης, τις οποίες έχουν ήδη αποδείξει στο πλαίσιο της ικανότητας εκπαιδευτή που διαθέτουν.

JAR-FCL 1.315
Ικανότητες εκπαιδευτή - Περίοδος ισχύος

α) Όλες οι ικανότητες εκπαιδευτή και η εξουσιοδότηση του εκπαιδευτή συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης αεροπλάνου ισχύουν για περίοδο τριών ετών.

β) Η περίοδος ισχύος μίας συγκεκριμένης εξουσιοδότησης δεν υπερβαίνει τα τρία χρόνια.

γ) Ο υποψήφιος που θ' αποτύχει να περάσει όλα τα μέρη του περιοδικού ελέγχου ικανότητας πριν από την ημερομηνία λήξης της ικανότητας εκπαιδευτή δεν εξασκεί τα προνόμια της ικανότητας μέχρι της επιτυχούς συμπλήρωσης του περιοδικού ελέγχου ικανότητας.

JAR-FCL 1.320
Ικανότητα εκπαιδευτή πτήσης αεροπλάνου (FI(A)) - Ελάχιστη ηλικία

Ο υποψήφιος για την απόκτηση ικανότητας εκπαιδευτή πτήσης πρέπει να έχει συμπληρώσει τουλάχιστον το 18ο έτος της ηλικίας του.

JAR-FCL 1.325
Εκπαιδευτής πτήσης αεροπλάνου - Περιορισμός δικαιωμάτων

α) Περίοδος περιορισμού. Ο περιορισμός των δικαιωμάτων που απορρέουν από την ικανότητα ισχύει μέχρις ότου ο κάτοχος ικανότητας εκπαιδευτή πτήσης αεροπλάνου συμπληρώσει τουλάχιστον 100 ώρες παροχής πτητικής εκπαίδευσης και επιπλέον επιβλέψει τουλάχιστον 25 εκπαιδευτικές πτήσεις ΜΟΝΟΣ (solo). Οι περιορισμοί όσον αφορά την ικανότητα αίρονται μόλις ικανοποιηθούν οι ανωτέρω απαιτήσεις και κατόπιν σύστασης του επιβλέποντος εκπαιδευτή πτήσης αεροπλάνου.

β) Περιορισμοί. Οι περιορισμοί των δικαιωμάτων συνίστανται στην εκτέλεση υπό την επίβλεψη ενός εγκεκριμένου για τον συγκεκριμένο σκοπό εκπαιδευτή πτήσης αεροπλάνου:

(1) πτητικής εκπαίδευσης στο πλαίσιο της έκδοσης πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων - ή εκείνων των μερών των σειρών ολοκληρωμένης εκπαίδευσης που αντιστοιχούν στο επίπεδο του εν λόγω πτυχίου - καθώς και της έκδοσης ικανοτήτων τάξης και τύπου για μονοκινητήρια αεροπλάνα, εξαιρουμένης της έγκρισης για τις πρώτες πτήσεις ΜΟΝΟΣ (solo), ημέρας ή νύκτας, και τις πρώτες πτήσεις ΜΟΝΟΣ (solo) ναυτιλίας, ημέρας ή νύκτας, και

(2) νυχτερινής πτητικής εκπαίδευσης εξασφαλίζοντας ότι έχει επάρκεια για νύκτα.

JAR-FCL 1.330
Εκπαιδευτής πτήσης αεροπλάνου - Δικαιώματα και απαιτήσεις

(Βλέπε JAR-FCL 1.325)
(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.330 & 1.345)
(Βλέπε AMC FCL 1.395)

Τα δικαιώματα του κατόχου ικανότητας εκπαιδευτή πτήσης αεροπλάνων (για τους περιορισμούς βλέπε JAR-FCL 1.325) συνίστανται στη διεξαγωγή πτητικής εκπαίδευσης με σκοπό:

α) την έκδοση πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων και ικανότητας τάξης και τύπου για μονοκινητήρια αεροπλάνα, υπό την προϋπόθεση ότι, όσον αφορά τις ικανότητες τύπου, ο εκπαιδευτής πτήσης αεροπλάνων έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 15 ώρες στον σχετικό τύπο κατά τους προηγούμενους 12 μήνες·

β) την έκδοση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνων, υπό την προϋπόθεση ότι ο εκπαιδευτής πτήσης αεροπλάνων έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 500 ώρες πτήσης ως χειριστής αεροπλάνων, συμπεριλαμβανομένων τουλάχιστον 200 ωρών παροχής πτητικής εκπαίδευσης,

γ) την εκτέλεση νυκτερινών πτήσεων εξασφαλίζοντας ότι έχει επάρκεια για νύκτα,

δ) την έκδοση ικανότητας πτήσης αεροπλάνων με όργανα,

υπό την προϋπόθεση ότι ο εκπαιδευτής:

(1) έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 200 ώρες πτήσης, σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα, εκ των οποίων 50 ώρες, κατ' ανώτατο όριο, μπορούν να καλύπτουν χρόνο στο έδαφος σε εξομοιωτή πτήσης ή μέσο εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης τύπου II (FNPT II), και

(2) έχει παρακολουθήσει ως εκπαιδευόμενος εγκεκριμένη σειρά μαθημάτων που περιλαμβάνει τουλάχιστον 5 ώρες πτητικής εκπαίδευσης σε αεροπλάνο, εξομοιωτή πτήσης ή μέσο εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης τύπου II (FNPT II) (βλέπε AMC FCL 1.395) και έχει ολοκληρώσει με επιτυχία την απαιτούμενη πρακτική σε πτήση εξέταση, όπως καθορίζεται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.330 & 1.345·

ε) την έκδοση ικανότητας τύπου ή τάξης πολυκινητήριου αεροπλάνου ενός χειριστή, υπό την προϋπόθεση ότι ο εκπαιδευτής πληροί τις απαιτήσεις της JAR-FCL 1.380(α)·

στ) την έκδοση ικανότητας εκπαιδευτή πτήσης αεροπλάνου, υπό την προϋπόθεση ότι ο εκπαιδευτής:

(1) έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 500 ώρες εκπαίδευσης σε αεροπλάνα, και

(2) έχει αποδείξει σε εξεταστή εκπαιδευτών πτήσης αεροπλάνου την ικανότητά του να εκπαιδεύει άλλον εκπαιδευτή πτήσης αεροπλάνου κατά τη διάρκεια πρακτικής σε πτήση εξέτασης που διεξάγεται σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στις JAR-FCL 1.330 & 1.345, και

(3) είναι εξουσιοδοτημένος από την Αρχή για το σκοπό αυτό.

JAR-FCL 1.335
Εκπαιδευτής πτήσης αεροπλάνου - Προϋποθέσεις, απαιτήσεις

(Βλέπε Προσάρτημα 3 στο JAR-FCL 1.240)
(Βλέπε AMC-FCL 1.470(β))

Ο υποψήφιος, πριν γίνει δεκτός για φοίτηση σε εγκεκριμένη σειρά μαθημάτων εκπαίδευσης για την απόκτηση ικανότητας εκπαιδευτή πτήσης αεροπλάνου, πρέπει να:

α) έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 200 ώρες πτήσης, εκ των οποίων 100 ώρες, κατ' ελάχιστο όριο, ως κυβερνήτης εφόσον διαθέτει πτυχίο χειριστή αεροπλάνων εναερίων γραμμών ή πτυχίο επαγγελματία χειριστή αεροπλάνων, ή 150 ώρες ως κυβερνήτης εφόσον είναι κάτοχος πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων,

β) πληροί τις απαιτήσεις γνώσεων που αφορούν το πτυχίο επαγγελματία χειριστή αεροπλάνων, όπως καθορίζονται στην AMC FCL 1.470(β),

γ) έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 30 ώρες σε μονοκινητήρια εμβολοφόρα αεροπλάνα, εκ των οποίων τουλάχιστον πέντε ώρες πρέπει να έχουν πραγματοποιηθεί κατά τη διάρκεια των έξι μηνών που προηγούνται της ημερομηνίας της προεισαγωγικής πτητικής δοκιμασίας που αναφέρεται στο (στ), κατωτέρω,

δ) έχει υποστεί τουλάχιστον 10 ώρες εκπαίδευσης σε πτήση με όργανα, εκ των οποίων πέντε ώρες, κατ' ανώτατο όριο, μπορούν να καλύπτουν χρόνο με όργανα στο έδαφος σε μέσο εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης ή σε εξομοιωτή πτήσης,

ε) έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 20 ώρες πτήσεων αεροναυτιλιακού ταξιδίου ως κυβερνήτης, συμπεριλαμβανομένης πτήσης συνολικής απόστασης τουλάχιστον 540 χιλιομέτρων (300 ναυτικών μιλίων) στο πλαίσιο της οποίας πρέπει να εκτελεστούν προσγειώσεις πλήρους ακινητοποιήσεως σε δύο διαφορετικά αεροδρόμια, και

στ) έχει ολοκληρώσει με επιτυχία εντός των έξι μηνών που προηγούνται της έναρξης της σειράς μαθημάτων ειδική προεισαγωγική πτητική δοκιμασία, η οποία βασίζεται στον περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων όπως καθορίζεται στο Προσάρτημα 3 στο 1.240, με την παρουσία εκπαιδευτή πτήσης, ο οποίος διαθέτει τα προσόντα που ορίζονται στην JAR -FCL 1.330(στ). Ο υποψήφιος αξιολογείται μέσω της πτητικής δοκιμασίας ως προς την ικανότητά του να παρακολουθήσει την σειρά μαθημάτων.

JAR-FCL 1.340
Εκπαιδευτής πτήσης αεροπλάνου - Σειρά μαθημάτων

(Βλέπε AMC FCL 1.340)

α) Ο υποψήφιος για την απόκτηση της ικανότητας εκπαιδευτή πτήσης αεροπλάνου πρέπει να έχει ολοκληρώσει εγκεκριμένη σειρά μαθημάτων θεωρητικών γνώσεων και πτητικής εκπαίδευσης σε εγκεκριμένο οργανισμό πτητικής εκπαίδευσης (βλέπε AMC FCL 1.340).

β) Σκοπός του κύκλου μαθημάτων είναι η εκπαίδευση του υποψήφιου προκειμένου να είναι σε θέση να παρέχει εκπαίδευση του επιπέδου που απαιτείται για την απόκτηση του πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων για μονοκινητήρια αεροπλάνα. Η πτητική εκπαίδευση πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον 30 ώρες πτητικής εκπαίδευσης, εκ των οποίων οι 25 ώρες καλύπτουν εκπαίδευση σε διπλό χειρισμό. Οι πέντε ώρες που υπολείπονται μπορούν να καλύπτουν την εκτέλεση κοινής πτήσης (δηλαδή, πτήσης που εκτελείται από δύο υποψηφίους οι οποίοι ασκούνται μαζί σε πτητικές επιδείξεις). Από τις 25 ώρες, οι πέντε ώρες μπορούν να πραγματοποιηθούν σε εξομοιωτή πτήσης ή σε μέσο εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης (FNPT), που έχει εγκριθεί για τον εν λόγω σκοπό από την Αρχή. Ο χρόνος διεξαγωγής της πρακτικής σε πτήση εξέτασης δεν συνυπολογίζεται στο χρόνο εκπαίδευσης της σειράς μαθημάτων.

JAR-FCL 1.345
Εκπαιδευτής πτήσης αεροπλάνου - Πρακτική σε πτήση εξέταση

(Βλέπε Προσάρτημα 1 και 2 στο JAR-FCL 1.330 & 1.345)

Ο υποψήφιος για την απόκτηση ικανότητας εκπαιδευτή πτήσης αεροπλάνου πρέπει να αποδείξει στον εξεταστή, ο οποίος έχει οριστεί από την Αρχή για αυτόν το σκοπό, την ικανότητά του να εκπαιδεύει χειριστή προκειμένου ο δεύτερος να αποκτήσει το επίπεδο που απαιτείται για την έκδοση πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων, συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης που αφορά τις ενέργειες πριν και μετά την εκτέλεση πτήσης και τις θεωρητικές γνώσεις, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των Προσαρτημάτων 1 και 2 στις JAR-FCL 1.330 & 1.345.

JAR-FCL 1.350
Εκπαιδευτής πτήσης αεροπλάνου - Έκδοση ικανότητας

Ο υποψήφιος για την απόκτηση ικανότητας εκπαιδευτή πτήσης αεροπλάνου, ο οποίος έχει συμμορφωθεί προς τους όρους που καθορίζονται στις JAR-FCL 1.310, 1.315 και 1.335 έως 1.345, θεωρείται ότι έχει εκπληρώσει τις απαιτήσεις για την έκδοση της εν λόγω ικανότητας, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι αρχικοί περιορισμοί που αναφέρονται στην JAR -FCL 1.325.

JAR-FCL 1.355
Εκπαιδευτής πτήσης αεροπλάνου - Επανεπικύρωση και ανανέωση

(Βλέπε Προσαρτήματα 1 και 2 στις JAR-FCL 1.330 & 1.345)
(Βλέπε AMC FCL 1.355(a)(2))
(Βλέπε IEM FCL 1.355)

α) Για την επανεπικύρωση της ικανότητας εκπαιδευτή πτήσης αεροπλάνου, ο κάτοχος πρέπει να πληροί δύο από τις τρεις ακόλουθες απαιτήσεις:

(1) να έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 100 ώρες παροχής

πτητικής εκπαίδευσης σε αεροπλάνο ως FI, CRI, IRO ή ως εξεταστής εντός της περιόδου ισχύος της ικανότητας, συμπεριλαμβανομένων τουλάχιστον 30 ωρών παροχής πτητικής εκπαίδευσης εντός των 12 μηνών που προηγούνται της λήξης ισχύος της ικανότητας εκπαιδευτή πτήσης, 10 από τις εν λόγω 30 ώρες πρέπει να αφορούν σε παροχή εκπαίδευσης για την έκδοση ικανότητας πτήσης με όργανα, εφόσον πρόκειται να επανεπικυρωθούν τα δικαιώματα του εκπαιδευτή πτήσης με όργανα,

(2) να έχει παρακολουθήσει σεμινάριο ανανέωσης γνώσεων εκπαιδευτών πτήσης (βλέπε AMC FCL 1.355(a)(2)), όπως αυτό έχει εγκριθεί από την Αρχή, εντός των 12 μηνών που προηγούνται της ημερομηνίας λήξης ισχύος της ικανότητας εκπαιδευτή πτήσης,

(3) να έχει ολοκληρώσει με επιτυχία, ως περιοδικό έλεγχο ικανότητας, την πρακτική σε πτήση εξέταση που καθορίζεται στα Προσαρτήματα 1 και 2 στις JAR-FCL 1.330 και 1.345, εντός των 12 μηνών που προηγούνται της ημερομηνίας λήξης ισχύος της ικανότητας εκπαιδευτή πτήσης.

β) Εάν έχει παρέλθει η ισχύς της ικανότητας, ο υποψήφιος πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο (α)(2) και στο (α)(3), ανωτέρω, εντός των τελευταίων 12 μηνών που προηγούνται της ανανέωσης.

JAR-FCL 1.360

Ικανότητα εκπαιδευτή σε τύπο (αεροπλάνου πολλαπλών χειριστών) (TRI(MPA)) - Δικαιώματα

(Βλέπε JAR-FCL 1.261(δ))
(Βλέπε AMC FCL 1.261(δ))

Τα δικαιώματα του κατόχου ικανότητας εκπαιδευτή σε τύπο για αεροπλάνο πολλαπλών χειριστών(TRI(MPA)) συνίστανται στην παροχή εκπαίδευσης σε κατόχους πτυχίου για την έκδοση ικανότητας τύπου για αεροπλάνο πολλαπλών χειριστών, συμπεριλαμβανομένης της παροχής εκπαίδευσης που απαιτείται για τη συνεργασία πολλαπλού πληρώματος (βλέπε JAR-FCL 1.261(δ) και AMC FCL 1.261(δ)).

JAR-FCL 1.365

Εκπαιδευτής ικανότητας τύπου (αεροπλάνου πολλαπλών χειριστών) - Απαιτήσεις

(Βλέπε AMC FCL 1.365)

Ο υποψήφιος για την αρχική έκδοση της ικανότητας εκπαιδευτή σε τύπο αεροπλάνου πολλαπλών χειριστών πρέπει:

α) (1) να έχει ολοκληρώσει με επιτυχία εγκεκριμένο κύκλο μαθημάτων για εκπαιδευτές ικανότητας τύπου σε εγκεκριμένο FTO ή TRTO (βλέπε AMC FCL 1.365),

(2) να έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 1.500 ώρες χρόνου πτήσης ως χειριστής αεροπλάνων πολλαπλών χειριστών·

(3) να έχει ολοκληρώσει, εντός των 12 μηνών που προηγούνται της υποβολής της αίτησης, τουλάχιστον 30 σκέλη διαδρομών τα οποία περιλαμβάνουν απογειώσεις και προσγειώσεις με τον υποψήφιο ως κυβερνήτη ή συγκυβερνήτη στο σχετικό τύπου αεροπλάνο ή σε παρόμοιο τύπο, κατόπιν συμφωνίας με την Αρχή, εκ των οποίων τα 15 σκέλη, κατ' ανώτατο όριο, μπορούν να έχουν ολοκληρωθεί σε εξομοιωτή πτήσης, και

(4) να έχει διενεργήσει στο πλαίσιο πλήρους σειράς μαθημάτων ικανότητας τύπου τουλάχιστον 3 ώρες πτητικής εκπαίδευσης σχετιζόμενης με τα καθήκοντα του εκπαιδευτή ικανότητας τύπου στο σχετικό τύπο αεροπλάνου και/ή εξομοιωτή πτήσης υπό επίβλεψη και υπό την ικανοποίηση του εκπαιδευτή ικανότητας τύπου (TRI) ο οποίος έχει ορισθεί από την Αρχή για τον εν λόγω σκοπό.

β) Πριν από την επέκταση της ισχύος των δικαιωμάτων σε πρόσθετους τύπους αεροπλάνων πολλαπλών χειριστών, ο κάτοχος πρέπει:

(1) να έχει ολοκληρώσει, εντός των 12 μηνών που προηγούνται της υποβολής της αίτησης, τουλάχιστον 15 σκέλη διαδρομών, τα οποία περιλαμβάνουν απογειώσεις και προσγειώσεις με τον υποψήφιο ως κυβερνήτη ή συγκυβερνήτη στο σχετικό τύπο αεροπλάνου ή σε παρόμοιο τύπο, κατόπιν συμφωνίας με την Αρχή, εκ των οποίων τα 7 σκέλη μπορούν να έχουν ολοκληρωθεί σε εξομοιωτή πτήσης·

(2) να έχει ολοκληρώσει με επιτυχία το σχετικό μέρος τεχνικής εκπαίδευσης εγκεκριμένης σειράς μαθημάτων που αφορά εκπαιδευτές για ικανότητα τύπου σε εγκεκριμένο FTO ή TRTO (Βλέπε AMC FCL 1.365), και

(3) να έχει πραγματοποιήσει, στο πλαίσιο πλήρους σειράς μαθημάτων ικανότητας τύπου, τουλάχιστον 3 ώρες πτητικής εκπαίδευσης σχετιζόμενης με τα καθήκοντα του εκπαιδευτή ικανότητας τύπου αεροπλάνου πολλαπλών χειριστών στο σχετικό τύπο αεροπλάνου ή/και σε εξομοιωτή πτήσης υπό την επίβλεψη του εκπαιδευτή ικανότητας τύπου (TRI(A)) ο οποίος έχει ορισθεί από την Αρχή για αυτόν το σκοπό.

JAR-FCL 1.370

Εκπαιδευτής ικανότητας τύπου (αεροπλάνου πολλαπλών χειριστών) - Επανεπικύρωση και ανανέωση

(Βλέπε AMC FCL 1.365)

α) Για την επανεπικύρωση της ικανότητας εκπαιδευτή σε τύπο αεροπλάνου πολλαπλών χειριστών, ο υποψήφιος πρέπει, εντός των τελευταίων 12 μηνών που προηγούνται της ημερομηνίας λήξης ισχύος της ικανότητας:

(1) να ολοκληρώσει ένα από τα ακόλουθα μέρη πλήρους σειράς μαθημάτων ικανότητας/ανανέωσης γνώσεων/περιοδικής εκπαίδευσης για τύπο:

i) μία άσκηση στον εξομοιωτή διάρκειας τουλάχιστον 3 ωρών, ή

ii) μία πτητική άσκηση διάρκειας τουλάχιστον 1 ώρας η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον 2 απογειώσεις και προσγειώσεις,

ή

(2) να συμμετάσχει σε εκπαίδευση ανανέωσης γνώσεων ως εκπαιδευτής ικανότητας τύπου διεξάγοντας εξομοιούμενη εκπαίδευση που είναι αποδεκτή από την Αρχή.

β) Εάν έχει παρέλθει η ισχύς της ικανότητας, ο υποψήφιος πρέπει:

(1) να έχει ολοκληρώσει, εντός των 12 μηνών που προηγούνται της υποβολής της αίτησης τουλάχιστον 30 σκέλη διαδρομών, τα οποία περιλαμβάνουν απογειώσεις και προσγειώσεις με τον υποψήφιο ως κυβερνήτη ή συγκυβερνήτη στο σχετικό τύπο αεροπλάνου ή σε παρόμοιο τύπο κατόπιν συμφωνίας με την Αρχή , εκ των οποίων τα 15 σκέλη μπορούν να έχουν ολοκληρωθεί σε εξομοιωτή πτήσης,

(2) να έχει ολοκληρώσει με επιτυχία τα σχετικά μέρη εγκεκριμένης σειράς εκπαίδευσης που αφορά εκπαιδευτές ικανότητας τύπου αεροπλάνου πολλαπλών χειριστών, σε συμφωνία με την Αρχή (βλέπε AMC FCL 1.365), λαμβανομένης υπόψη της πρόσφατης πείρας του υποψηφίου, και

(3) να έχει διενεργήσει, στο πλαίσιο πλήρους σειράς μαθημάτων ικανότητας τύπου, τουλάχιστον 3 ώρες πτητικής εκπαίδευσης σχετιζόμενης με τα καθήκοντα του εκπαιδευτή ικανότητας τύπου αεροπλάνου πολλαπλών χειριστών στο σχετικό τύπο αεροπλάνου ή/και σε εξομοιωτή πτήσης υπό επίβλεψη και υπό την ικανοποίηση του εκπαιδευτή ικανότητας τύπου (TRI(A)) ο οποίος έχει ορισθεί από την Αρχή για αυτόν το σκοπό.

JAR-FCL 1.375
Ικανότητα εκπαιδευτή σε τάξη (αεροπλάνου ενός χειριστή) (CRI(SPA)) - Δικαιώματα

(Βλέπε JAR-FCL 1.310(α))

Τα δικαιώματα του κατόχου ικανότητας εκπαιδευτή σε τάξη για αεροπλάνο ενός χειριστή συνίστανται στην παροχή εκπαίδευσης σε κατόχους πτυχίου για την έκδοση ικανότητας τύπου ή τάξης για αεροπλάνα ενός χειριστή. Ο κάτοχος μπορεί να παρέχει εκπαίδευση για μονοκινητήρια ή πολυκινητήρια αεροπλάνα, υπό την προϋπόθεση ότι διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα (βλέπε JAR-FCL 1.310(α)).

JAR-FCL 1.380
Εκπαιδευτής ικανότητας τάξης (αεροπλάνου ενός χειριστή) -Απαιτήσεις

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στις JAR-FCL 1.330 & 1.345)
(Βλέπε AMC FCL 1.380)

α) Πολυκινητήρια αεροπλάνα. Ο υποψήφιος για την έκδοση ικανότητας εκπαιδευτή σε τάξη πολυκινητήριων αεροπλάνων ενός χειριστή πρέπει:

(1) να έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 500 ώρες πτήσης ως χειριστής αεροπλάνων,

(2) να έχει ολοκληρώσει τουλάχιστον 30 ώρες ως κυβερνήτης στο σχετικό τύπο ή τάξη αεροπλάνου, εκ των οποίων τουλάχιστον 10 ώρες πρέπει να γίνει στους τελευταίους 12 μήνες,

(3) να έχει ολοκληρώσει εγκεκριμένη σειρά μαθημάτων σε εγκεκριμένο FTO ή TRTO συμπεριλαμβανομένων τουλάχιστον 5 ωρών πτητικής εκπαίδευσης στο αεροπλάνο ή σε εξομοιωτή πτήσης, η οποία παρέχεται από εκπαιδευτή που διαθέτει έγκριση για αυτόν το σκοπό (βλέπε AMC FCL 1.380), και

(4) να έχει επιτύχει στην πρακτική σε πτήση εξέταση, σύμφωνα με τα Μέρη 2, 3, 5 και 7 των Προσαρτημάτων 1 και 2 στο JAR-FCL 1.330 & 1.345.

β) Μονοκινητήρια αεροπλάνα. Ο υποψήφιος για την έκδοση ικανότητας εκπαιδευτή σε τάξη μονοκινητήριων αεροπλάνων ενός χειριστή πρέπει:

(1) να έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 300 ώρες πτήσης ως χειριστής αεροπλάνων,

(2) να έχει ολοκληρώσει τουλάχιστον 30 ώρες ως κυβερνήτης στο σχετικό τύπο ή τάξη αεροπλάνου, εκ των οποίων τουλάχιστον 10 ώρες πρέπει να γίνει στους τελευταίους 12 μήνες,

(3) να έχει ολοκληρώσει εγκεκριμένη σειρά μαθημάτων σε εγκεκριμένο FTO ή TRTO, η οποία αποτελείται από τουλάχιστον τρεις ώρες πτητικής εκπαίδευσης στο αεροπλάνο ή σε εξομοιωτή πτήσης, η οποία παρέχεται από εκπαιδευτή που διαθέτει έγκριση για αυτόν το σκοπό, και

(4) να έχει επιτύχει στην πρακτική σε πτήση εξέταση, σύμφωνα με τα Μέρη 2, 3, 5 και 7 των Προσαρτημάτων 1 και 2 στις JAR-FCL 1.330 & 1.345.

γ) Πριν από την επέκταση της ισχύος των δικαιωμάτων της ικανότητας σε άλλο τύπο ή τάξη αεροπλάνου, ο κάτοχος πρέπει εντός των τελευταίων 12 μηνών να έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 10 ώρες πτήσης σε αεροπλάνα της σχετικής τάξης ή τύπου ή παρόμοιου τύπου, κατόπιν συμφωνίας με την Αρχή. Για επέκταση της CRI(A) από μονοκινητήρια σε πολυκινητήρια αεροπλάνα οι απαιτήσεις του (α) παραπάνω πρέπει να ικανοποιούνται.

JAR-FCL 1.385
Εκπαιδευτής ικανότητας τάξης(αεροπλάνων ενός χειριστή) -Επανεπικύρωση και ανανέωση

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στις JAR-FCL 1.330 & 1.345)

α) Για την επανεπικύρωση της ικανότητας εκπαιδευτή σε τάξη αεροπλάνων ενός χειριστή, ο υποψήφιος πρέπει, εντός των 12 μηνών που προηγούνται της ημερομηνίας λήξης ισχύος της ικανότητας:

(1) να συμπληρώσει τουλάχιστον 10 ώρες παροχής εκπαίδευσης, ή

(2) να παράσχει εκπαίδευση ανανέωσης γνώσεων σε ικανοποιητικό για την Αρχή βαθμό, ή

(3) να συμμετάσχει σε εκπαίδευση ανανέωσης γνώσεων εκπαιδευτή ικανότητας κατηγορίας αεροπλάνου.

β) Εάν έχει παρέλθει η ισχύς της ικανότητας, ο υποψήφιος πρέπει, εντός των 12 μηνών που προηγούνται της υποβολής της αίτησης:

(1) να συμμετάσχει σε εκπαίδευση ανανέωσης γνώσεων εκπαιδευτή ικανότητας τάξης αεροπλάνων σε ικανοποιητικό για την Αρχή βαθμό, και

(2) να ολοκληρώσει με επιτυχία, στο πλαίσιο περιοδικού ελέγχου των ικανοτήτων, το σχετικό μέρος (π.χ. μονοκινητήριων ή πολυκινητήριων) της πρακτικής σε πτήση εξέτασης που αναφέρεται στο Προσάρτημα 1 στο JAR -FCL 1.330 & 1.345.

JAR-FCL 1.390
Ικανότητα εκπαιδευτή για πτήση αεροπλάνου με όργανα (IRI(A)) - Δικαιώματα

Τα δικαιώματα του κατόχου ικανότητας εκπαιδευτή για πτήση αεροπλάνου με όργανα περιορίζονται στην παροχή πτητικής εκπαίδευσης με σκοπό την έκδοση ικανότητας πτήσης αεροπλάνου με όργανα.

JAR-FCL 1.395
Ικανότητα εκπαιδευτή για πτήση αεροπλάνου με όργανα - Απαιτήσεις

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στις JAR-FCL 1.330 & 1.345)
(Βλέπε AMC FCL 1.395)

Ο υποψήφιος για την απόκτηση ικανότητας εκπαιδευτή για πτήση αεροπλάνου με όργανα πρέπει:

α) να έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 800 ώρες πτήσης, σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεων με όργανα (IFR), εκ των οποίων οι 400 ώρες πρέπει να είναι σε αεροπλάνο,

β) να έχει ολοκληρώσει με επιτυχία εγκεκριμένη σειρά μαθημάτων σε εγκεκριμένο οργανισμό πτητικής εκπαίδευσης (βλέπε AMC FCL 1.395), που αποτελείται από εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων και τουλάχιστον δέκα ώρες πτητικής εκπαίδευσης σε αεροπλάνο, εξομοιωτή πτήσης ή μέσο εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης τύπου II (FNPT II), και

γ) να έχει επιτύχει στην πρακτική σε πτήση εξέταση, όπως καθορίζεται στα Προσαρτήματα 1 και 2 στο JAR-FCL 1.330 & 1.345.

JAR-FCL 1.400
Ικανότητα εκπαιδευτή για πτήση αεροπλάνου με όργανα - Επανεπικύρωση και ανανέωση

α) Για την επανεπικύρωση ικανότητας εκπαιδευτή για πτήση αεροπλάνου με όργανα, ο κάτοχος πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις που αναφέρονται στην JAR-FCL 1.355(α).

β) Εάν έχει παρέλθει η ισχύς της ικανότητας, ο υποψήφιος πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις της JAR-FCL 1.355(β), καθώς και κάθε άλλη απαίτηση που καθορίζεται από την Αρχή.

JAR-FCL 1.405
Εξουσιοδότηση εκπαιδευτή συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης για αεροπλάνο (SFI(A)) - Δικαιώματα

Τα δικαιώματα του κατόχου εξουσιοδότησης εκπαιδευτή συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης για αεροπλάνο συνίστανται στη διεξαγωγή συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης για ικανότητες τύπου, συμπεριλαμβανομένης της παροχής εκπαίδευσης που απαιτείται για τη συνεργασία πολλαπλού πληρώματος (βλέπε JAR-FCL 1.261(δ)).

JAR-FCL 1.410
Εκπαιδευτής συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης αεροπλάνου - Απαιτήσεις

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.240)
(Βλέπε AMC FCL 1.365)

α) Ο υποψήφιος για την απόκτηση εξουσιοδότησης εκπαιδευτή συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης αεροπλάνου πρέπει:

(1) να είναι ή να ήταν κάτοχος πτυχίου επαγγελματία χειριστή, το οποίο εκδόθηκε από Κράτος Μέλος του JAA, ή πτυχίου επαγγελματία χειριστή η οποία δεν έχει εκδοθεί σύμφωνα με το JAR-FCL αλλά όμως αποδεκτό από την Αρχή,

(2) να έχει ολοκληρώσει το μέρος εκπαίδευσης σε εξομοιωτή της αντίστοιχης σειράς μαθημάτων ικανότητας τύπου σε εγκεκριμένο FTO ή TRTO,

(3) να έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 1.500 ώρες πτητικής πείρας ως χειριστής αεροπλάνων πολλαπλών χειριστών·

(4) να έχει ολοκληρώσει εγκεκριμένη σειρά μαθημάτων που αφορά εκπαιδευτές ικανότητας τύπου αεροπλάνου (βλέπε AMC FCL 1.365)·

(5) να έχει ολοκληρώσει, στο πλαίσιο πλήρους σειράς μαθημάτων ικανότητας τύπου, τουλάχιστον 3 ώρες πτητικής εκπαίδευσης σχετιζόμενης με τα καθήκοντα του εκπαιδευτή ικανότητας τύπου αεροπλάνου στο σχετικό τύπο αεροπλάνου, υπό την επίβλεψη και την ικανοποίηση του εκπαιδευτή ικανότητας τύπου αεροπλάνου ο οποίος έχει ορισθεί από την Αρχή για αυτόν το σκοπό.

(6) να έχει ολοκληρώσει, εντός περιόδου 12 μηνών, που προηγούνται της υποβολής της αίτησης, περιοδικό έλεγχο ικανότητας σε εξομοιωτή πτήσης του αντίστοιχου τύπου, όπως καθορίζεται στο Προσάρτημα 1 και 2 στο JAR-FCL 1.240, και

(7) να έχει ολοκληρώσει, εντός περιόδου 12 μηνών, που προηγούνται της υποβολής της αίτησης, τουλάχιστον τρία σκέλη διαδρομών ως παρατηρητής στο θάλαμο διακυβέρνησης του σχετικού τύπου.

β) Για την επέκταση της ισχύος των δικαιωμάτων σε πρόσθετους τύπους αεροπλάνων πολλαπλών χειριστών, ο κάτοχος πρέπει:

(1) να έχει ολοκληρώσει με επιτυχία το μέρος εκπαίδευσης σε εξομοιωτή της σχετικής σειράς μαθημάτων ικανότητας τύπου, και

(2) να έχει ολοκληρώσει, στο πλαίσιο πλήρους σειράς μαθημάτων ικανότητας τύπου, τουλάχιστον 3 ώρες πτητικής εκπαίδευσης σχετιζόμενης με τα καθήκοντα του εκπαιδευτή ικανότητας τύπου αεροπλάνου στο σχετικό τύπο αεροπλάνου, υπό την επίβλεψη και ικανοποίηση του εκπαιδευτή ικανότητας τύπου αεροπλάνου ο οποίος έχει ορισθεί από την Αρχή για αυτόν το σκοπό.

JAR-FCL 1.415
Εκπαιδευτής συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης αεροπλάνου -Επανεπικύρωση και ανανέωση

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.240)
(Βλέπε AMC FCL 1.365)

α) Για την επανεπικύρωση εξουσιοδότησης εκπαιδευτή συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης αεροπλάνου, ο υποψήφιος πρέπει, εντός των τελευταίων 12 μηνών της περιόδου ισχύος της εξουσιοδότησης:

(1) να ολοκληρώσει μία άσκηση στον εξομοιωτή διάρκειας τουλάχιστον 3 ωρών ως μέρος της πλήρους σειράς μαθημάτων ικανότητας/ανανέωσης γνώσεων/περιοδικής εκπαίδευση, ή

(2) να ολοκληρώσει έναν περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων σε εξομοιωτή πτήσης του σχετικού τύπου όπως αναφέρεται στο Προσάρτημα 1 στο JAR -FCL 1.240.

β) Εάν έχει παρέλθει η ισχύς της εξουσιοδότησης, ο υποψήφιος πρέπει:

(1) να έχει ολοκληρώσει το μέρος εκπαίδευσης σε εξομοιωτή της αντίστοιχης σειράς μαθημάτων ικανότητας τύπου·

(2) να έχει ολοκληρώσει με επιτυχία εγκεκριμένη σειρά μαθημάτων που αφορά εκπαιδευτές ικανότητας τύπου αεροπλάνου, κατόπιν συμφωνίας με την Αρχή (βλέπε AMC FCL 1.365), και

(3) να έχει διενεργήσει , στο πλαίσιο πλήρους σειράς μαθημάτων ικανότητας τύπου, τουλάχιστον 3 ώρες πτητικής εκπαίδευσης σχετιζόμενης με τα καθήκοντα του εκπαιδευτή ικανότητας τύπου αεροπλάνου στο σχετικό τύπο αεροπλάνου, υπό την επίβλεψη και την ικανοποίηση του εκπαιδευτή ικανότητας τύπου αεροπλάνου ο οποίος έχει ορισθεί από την Αρχή για αυτόν το σκοπό.

Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.300

Απαιτήσεις για ειδικές εξουσιοδοτήσεις σε εκπαιδευτές που δεν κατέχουν JAR-FCL πτυχίο για εκπαιδευτές σε Οργανισμούς Πτητικής Εκπαίδευσης ή Οργανισμούς Εκπαίδευσης Ικανότητας Τύπου εκτός Κράτους Μέλους του JAA

(Βλέπε JAR-FCL 1.300(a)(2)(iii))

1. α) Εκπαιδευτές οι οποίοι ζητούν να εκπαιδεύσουν για την έκδοση πτυχίου σύμφωνα με το JAR-FCL περιλαμβανομένης και της ικανότητας τάξης και με όργανα πρέπει :

i) να κατέχουν τουλάχιστον πτυχίο επαγγελματία χειριστή (CPL) και ικανότητες που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με το Παράρτημα 1 του ICAO, το οποίο περιλαμβάνεται στις απαιτήσεις του Κράτους μη Μέλους του JAA για την εκπαίδευση που δίνεται σε αεροπλάνα νηολογημένα στο Κράτος αυτό.

ii) να έχουν ολοκληρώσει τουλάχιστον 500 ώρες πτήσης ως χειριστές αεροπλάνων από τις οποίες τουλάχιστον οι 200 ώρες πρέπει να είναι σαν εκπαιδευτές πτήσης σχετικής με την εκπαίδευση που προτείνεται να παρέχει και πληροί τις απαιτήσεις του JAR-FCL 1.330(α),(β),(γ),(δ) και/ή (ε) αναφορικά με την εμπειρία.

iii) να έχουν ολοκληρώσει τις εγκεκριμένες σύμφωνα με το JAR-FCL σχετικές σειρές μαθημάτων θεωρητικής εκπαίδευσης και πτητικής εκπαίδευσης. Η σειρά μαθημάτων μπορεί να τροποποιηθεί, με την έγκριση της Αρχής, λαμβάνοντας υπόψη τις προηγούμενες εκπαιδεύσεις και την εμπειρία του υποψηφίου, αλλά πρέπει να αποτελείται από 30 ώρες εκπαίδευσης σε αίθουσα και 15 ώρες πτητικής εκπαίδευσης δύο χειριστηρίων που γίνεται από εκπαιδευτή πτήσης ο οποίος έχει JAR-FCL πτυχίο και ικανότητα σύμφωνα με το JAR-FCL 1.330(στ).

iv) να έχουν περάσει επιτυχώς την πρακτική σε πτήση εξέταση σύμφωνα με το JAR-FCL 1.345,

v) η περίοδος ισχύος της εξουσιοδότησης αφήνεται στην κρίση της Αρχής αλλά δεν μπορεί να υπερβαίνει τα τρία χρόνια

vi) επανεπικύρωση ή ανανέωση της οποιασδήποτε εξουσιοδότησης που εκδίδεται σύμφωνα με τις παραγράφους (i)-(iv) παραπάνω πρέπει να γίνει σύμφωνα με το JAR-FCL 1.345,

β) Η εξουσιοδότηση περιορίζεται ως ακολούθως:

i) κανένας περιορισμός για την έκδοση της οιασδήποτε ικανότητας εκπαιδευτή,

ii) κανένας περιορισμός εντός των Κρατών Μελών του JAA,

iii) εκπαίδευση στους σπουδαστές που έχουν επαρκή γνώση της γλώσσας στην οποία παρέχεται η εκπαίδευση,

iv) σε αυτά τα μέρη της ολοκληρωμένης σειράς μαθημάτων για πτυχίο χειριστή εναερίων γραμμών όπου ο εκπαιδευτής έχει αποδείξει κατάλληλη εμπειρία για την προγραμματιζόμενη εκπαίδευση σύμφωνα με το 1(α)(ii) παραπάνω,

v) καμία εκπαίδευση για συνεργασία πολλαπλού πληρώματος (MCC).

2. α) Εκπαιδευτές οι οποίοι ζητούν να εκπαιδεύσουν για την έκδοση ικανότητας τύπου σύμφωνα με το JAR-FCL πρέπει :

i) να κατέχουν τουλάχιστον πτυχίο και ικανότητα που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με το Παράρτημα 1 του ICAO το οποίο περιλαμβάνεται στις απαιτήσεις του Κράτους μη Μέλους του JAA για την εκπαίδευση που δίνεται σε αεροπλάνα νηολογημένα στο Κράτος αυτό.

ii) να πληρούν τις απαιτήσεις σχετικά με την εμπειρία του JAR-FCL 1.365(α)(2) και (3) με σκοπό να ενεργούν σαν TRI(A) ή του JAR-FCL 1.410(α)(3) και (7) με σκοπό να ενεργούν σαν SFI(A).

iii) να έχουν ολοκληρώσει σαν εκπαιδευτές ικανότητας τύπου (TRI(A) ή ισοδύναμη) τουλάχιστον 100 ώρες εκπαίδευσης σε πτήση ή σε εξομοιωτή,

iv) η περίοδος ισχύος της εξουσιοδότησης εναπόκειται στην κρίση της Αρχής αλλά δεν μπορεί να υπερβαίνει τα τρία χρόνια,

v) να πληρούν τις σχετικές απαιτήσεις του JAR-FCL 1.370 ενεργώντας σαν TRI(A) ή του JAR-FCL 1.415 ενεργώντας σαν SFI(A).

β) Η εξουσιοδότηση περιορίζεται ως ακολούθως:

i) κανένας περιορισμός για την έκδοση της οιασδήποτε ικανότητας εκπαιδευτή,

iii) εκπαίδευση στους σπουδαστές που έχουν επαρκή γνώση της γλώσσας στην οποία παρέχεται η εκπαίδευση,

v) καμία εκπαίδευση για συνεργασία πολλαπλού πληρώματος (MCC).

Προσάρτημα 1 στην JAR-FCL 1.330 & 1.345

Ρυθμίσεις που αφορούν την πρακτική σε πτήση εξέταση, τον περιοδικό έλεγχο ικανότητας και την προφορική εξέταση θεωρητικών γνώσεων για την απόκτηση ικανότητας εκπαιδευτή πτήσης για αεροπλάνο (FI(A))

(Βλέπε JAR-FCL 1.330, 1.345, 1.355, 1.380, 1.385 και 1.395)

1. Η πρακτική σε πτήση εξέταση για την απόκτηση ικανότητας εκπαιδευτή πτήσης για αεροπλάνο καθορίζεται στο Προσάρτημα 2 στο JAR-FCL 1.330 & 1.345. Η δοκιμασία περιλαμβάνει προφορικές εξετάσεις σε θέματα θεωρίας στο έδαφος, πραγματοποίηση ενημερώσεων πριν και μετά την πτήση, καθώς και πτητικές επιδείξεις καθηκόντων εκπαιδευτή πτήσης για αεροπλάνο κατά τη διάρκεια πρακτικών εξετάσεων που διεξάγονται με αεροπλάνο.

2. Ο υποψήφιος για την πρακτική σε πτήση εξέταση πρέπει να έχει ολοκληρώσει εκπαίδευση στον ίδιο τύπο ή τάξη αεροπλάνου που χρησιμοποιείται για την εξέταση. Το αεροπλάνο που χρησιμοποιείται για τη δοκιμασία πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-FCL 1.055, παράγραφος 25.

3. Πριν από τη διεξαγωγή της πρακτικής σε πτήση εξέτασης, ο υποψήφιος πρέπει να έχει ολοκληρώσει την απαιτούμενη εκπαίδευση. Ο οργανισμός πτητικής εκπαίδευσης παρέχει στον εξεταστή τα αρχεία εκπαίδευσης του υποψηφίου εφόσον αυτά ζητηθούν από τον εξεταστή.

4. Το Μέρος 1 που αφορά το τμήμα της προφορικής εξέτασης θεωρητικών γνώσεων της εξέτασης υποδιαιρείται σε δύο επιμέρους ενότητες:

α) Ο υποψήφιος καλείται να δώσει διάλεξη, υπό συνθήκες εξέτασης, στον(στους) άλλο(ους) «σπουδαστή(ές)», ένας εκ των οποίων είναι ο εξεταστής. Το θέμα της δοκιμαστικής διάλεξης επιλέγεται μεταξύ των θεμάτων α-η του Μέρους 1. Ο χρόνος προετοιμασίας για τη δοκιμαστική διάλεξη συμφωνείται εκ των προτέρων με τον εξεταστή. Ο υποψήφιος μπορεί να χρησιμοποιήσει την κατάλληλη βιβλιογραφία. Η διάρκεια της δοκιμαστικής διάλεξης δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 45 λεπτά.

β) Ο υποψήφιος εξετάζεται προφορικά από τον εξεταστή σχετικά με τις γνώσεις του στα θέματα α-θ του Μέρους 1 και σχετικά με το περιεχόμενο της διαδικασίας «διδασκαλίας και εκμάθησης» που παρέχεται στις σειρές μαθημάτων για τους εκπαιδευτές πτήσης αεροπλάνου.

5. Τα Μέρη 2, 3 και 7 αφορούν την ικανότητα εκπαιδευτή πτήσης για μονοκινητήρια αεροπλάνα ενός χειριστή. Τα εν λόγω μέρη περιλαμβάνουν ασκήσεις που στοχεύουν στην επίδειξη της ικανότητας άσκησης καθηκόντων εκπαιδευτή πτήσης για αεροπλάνο (π.χ. ασκήσεις επίδειξης των ικανοτήτων του υποψηφίου ως εκπαιδευτή), τις οποίες επιλέγει ο εξεταστής από το αναλυτικό πρόγραμμα πτήσεων των σειρών μαθημάτων που αφορούν εκπαιδευτές πτήσης για αεροπλάνα (βλέπε AMC FCL 1.340, 1.380 και 1.395). Ο υποψήφιος καλείται να αποδείξει τις ικανότητες του ως εκπαιδευτής πτήσης για αεροπλάνο, συμπεριλαμβανομένων αυτών που αφορούν την ενημέρωση πριν και μετά την εκτέλεση της πτήσης, καθώς και την πτητική εκπαίδευση.

6. Το Μέρος 4 διατηρείται σκόπιμα κενό και μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την εισαγωγή και άλλων ασκήσεων επίδειξης που αφορούν την πρακτική σε πτήση εξέταση του εκπαιδευτή πτήσης αεροπλάνων. Η απόφαση για την εισαγωγή των εν λόγω ασκήσεων εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια του εξεταστή, ενώ πρέπει να γίνονται αποδεκτές από τον υποψήφιο, πριν από τη διενέργεια της εξέτασης.

7. Το Μέρος 5 περιλαμβάνει πρόσθετες ασκήσεις επίδειξης για τον υποψήφιο εκπαιδευτή οι οποίες αφορούν την ικανότητα εκπαιδευτή πτήσης για πολυκινητήρια αεροπλάνα ενός χειριστή. Για τις ασκήσεις του παρόντος μέρους, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, πρέπει να χρησιμοποιηθεί πολυκινητήριο αεροπλάνο ενός χειριστή, εξομοιωτής ή μέσο εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης τύπου ΙΙ (FNPT II). Σε περίπτωση χρήσης εξομοιωτή ή FNPT, η εξομοίωση πρέπει να αφορά πολυκινητήριο αεροπλάνο. Το εν λόγω μέρος πρέπει να ολοκληρωθεί ως συμπληρωματικό των Μερών 2, 3 και 4 (εάν έχει εφαρμογή) και 7.

8. Το Μέρος 6 διατηρείται σκόπιμα κενό. Το εν λόγω μέρος περιλαμβάνει πρόσθετες ασκήσεις επίδειξης της ικανότητας εκπαιδευτή πτήσης αεροπλάνων, οι οποίες επιλέγονται κατά την κρίση του εξεταστή και συμφωνούνται με τον υποψήφιο πριν από την πρακτική σε πτήση εξέταση, στο πλαίσιο της ικανότητας εκπαιδευτή πτήσης αεροπλάνων σε πτήσεις με όργανα. Οι ασκήσεις αυτές πρέπει να συσχετίζονται με τις απαιτήσεις εκπαίδευσης για την αρχική έκδοση ικανότητας πτήσης με όργανα.

9. Κατά τη διάρκεια της πρακτικής σε πτήση εξέτασης ο υποψήφιος καταλαμβάνει τη θέση στην οποία κανονικά κάθεται ο εκπαιδευτής πτήσης αεροπλάνων. Ο εξεταστής ή άλλος εκπαιδευτής πτήσης αεροπλάνων αναλαμβάνει το ρόλο του «εκπαιδευόμενου». Ο υποψήφιος καλείται να εξηγήσει τις σχετικές ασκήσεις και να επιδείξει την εκτέλεση τους στον «εκπαιδευόμενο», εφόσον κρίνεται αναγκαίο. Στη συνέχεια, ο «εκπαιδευόμενος» πρέπει να εκτελέσει τον ίδιο ελιγμό, συμπεριλαμβανομένων των τυπικών σφαλμάτων στα οποία υποπίπτουν οι άπειροι εκπαιδευόμενοι. Από τον υποψήφιο αναμένεται η διόρθωση των λαθών προφορικά ή/και, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, με την ενεργή παρέμβασή του.

10. Τα Μέρη 1 και 2 έως 7 (αναλόγως) πρέπει να ολοκληρωθούν εντός περιόδου έξι μηνών, εντούτοις το σύνολο των Μερών πρέπει, εφόσον είναι εφικτό, να ολοκληρώνονται την ίδια ημέρα. Σε περίπτωση αποτυχίας σε οποιαδήποτε άσκηση των Μερών 2, 3 και 4 (εάν έχει εφαρμογή) και 5/6 (αναλόγως) απαιτείται η επανάληψη της εξέτασης κατά τη διάρκεια της οποίας εκτελούνται όλες οι ασκήσεις. Σε περίπτωση μη επιτυχίας στο Μέρος 1, η εξέταση μπορεί να επαναληφθεί χωριστά μόνο για αυτό.

11. Ο εξεταστής μπορεί να τερματίσει την εξέταση σε οποιοδήποτε στάδιο αυτής, εάν κρίνει ότι η επίδειξη των πτητικών ή εκπαιδευτικών δεξιοτήτων του υποψηφίου απαιτεί την επανάληψη της εξέτασης.

12. Ο εξεταστής αναλαμβάνει κανονικά το ρόλο του κυβερνήτη, εκτός από τις περιπτώσεις που ο εξεταστής έχει συμφωνήσει να οριστεί άλλος εκπαιδευτής πτήσης αεροπλάνων ως κυβερνήτης για την πτήση. Η ανάθεση της ευθύνης για την εκτέλεση της πτήσης πραγματοποιείται βάσει των εθνικών κανονισμών.

13. Για την πρακτική σε πτήση εξέταση χρησιμοποιούνται τα περιεχόμενα και τα μέρη της πρακτικής σε πτήση εξέτασης που αναφέρονται στο Προσάρτημα 2 στα JAR-FCL 1.330 & 1.345. Η Αρχή μπορεί να καθορίσει τη μορφή και το έντυπο της αίτησης για την πρακτική σε πτήση εξέταση (βλέπε IEM FCL 1.130).

Προσάρτημα 2 στο JAR-FCL 1.330 & 1.345

Περιεχόμενα της πρακτικής σε πτήση εξέτασης, της προφορικής εξέτασης θεωρητικών γνώσεων και του περιοδικού ελέγχου ικανότητας για την ικανότητα εκπαιδευτή πτήσης αεροπλάνου

(Βλέπε JAR-FCL 1.330, 1.345)
(Βλέπε IEM FCL 1.330)

ΜΕΡΟΣ 1 ΠΡΟΦΟΡΙΚΗ ΕΞΕΤΑΣΗ ΘΕΩΡΗΤΙΚΩΝ ΓΝΩΣΕΩΝ	
α	Νομοθεσία Πολιτικής Αεροπορίας
β	Γενικές τεχνικές αεροπορικές γνώσεις
γ	Επιδόσεις και σχεδιασμός πτήσης
δ	Ανθρώπινες Δυνατότητες και περιορισμοί
ε	Μετεωρολογία
στ	Αεροναυτιλία
ζ	Διαδικασίες πτητικής λειτουργίας
η	Βασικές αρχές πτήσης
θ	Διαχείριση της εκπαίδευσης

ΤΑ ΜΕΡΗ 2 ΚΑΙ 3 ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΙΣ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΕΣ ΚΥΡΙΕΣ ΑΣΚΗΣΕΙΣ:

ΜΕΡΟΣ 2 ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΤΗΣ ΠΤΗΣΗΣ	
α	Οπτική παρουσίαση
β	Τεχνική ακρίβεια
γ	Σαφήνεια επεξηγήσεων
δ	Σαφήνεια λόγου
ε	Τεχνική διδασκαλίας
στ	Χρήση προτύπων και βοηθημάτων
ζ	Συμμετοχή του εκπαιδευόμενου

ΜΕΡΟΣ 3 ΠΤΗΣΗ	
α	Διευθέτηση της παρουσίασης
β	Συγχρονισμός της ομιλίας με την παρουσίαση
γ	Διόρθωση σφαλμάτων

δ	Χειρισμός αεροπλάνου
ε	Τεχνική διδασκαλίας
στ	Γενικές ενέργειες που συνθέτουν την ορθή αεροπορική συμπεριφορά/ασφάλεια
ζ	Καθορισμός θέσης, χρήση του εναέριου χώρου
ΜΕΡΟΣ 4 **ΛΟΙΠΕΣ ΑΣΚΗΣΕΙΣ**	
α	
β	
γ	
δ	
ε	
στ	
ζ	
ΜΕΡΟΣ 5 **ΑΣΚΗΣΕΙΣ ΠΟΛΥΚΙΝΗΤΗΡΙΟΥ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ**	
α	[1]Ενέργειες που εκτελούνται κατόπιν βλάβης κινητήρα αμέσως μετά την απογείωση
β	[1]Προσέγγιση και επανακύκλωση με ένα κινητήρα
γ	[1]Προσέγγιση και προσγείωση με ένα κινητήρα
δ	
ε	
στ	
ζ	

[1] Οι ασκήσεις αυτές πρέπει να εκτελεστούν στο πλαίσιο της πρακτικής σε πτήση εξέτασης που αφορά την ικανότητα εκπαιδευτή σε τάξη πολυκινητήριου αεροπλάνου ενός χειριστή.

ΜΕΡΟΣ 6 ΑΣΚΗΣΕΙΣ ΜΕ ΟΡΓΑΝΑ	
α	
β	
γ	
δ	
ε	
στ	
ζ	

ΜΕΡΟΣ 7 ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΠΤΗΣΗΣ	
α	Οπτική παρουσίαση
β	Τεχνική ακρίβεια
γ	Σαφήνεια επεξηγήσεων
δ	Σαφήνεια λόγου
ε	Τεχνική διδασκαλίας
στ	Χρήση προτύπων και βοηθημάτων
ζ	Συμμετοχή του εκπαιδευόμενου

Προσάρτημα 2 στο JAR-FCL 1.330 & 1.345
Περιεχόμενα της πρακτικής σε πτήση εξέτασης, της προφορικής εξέτασης θεωρητικών γνώσεων και του περιοδικού ελέγχου ικανότητας για την ικανότητα εκπαιδευτή πτήσης αεροπλάνου

(Βλέπε JAR-FCL 1.330, 1.345)
(Βλέπε IEM FCL 1.330)

ΤΜΗΜΑ Θ
ΕΞΕΤΑΣΤΕΣ (ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ)

JAR-FCL 1.420
Εξεταστές - Σκοποί

Αναγνωρίζονται έξι κατηγορίες εξεταστή:
α) Εξεταστής πτήσης - αεροπλάνου (FE(A)).
β) Εξεταστής ικανότητας τύπου - αεροπλάνου (TRE(A)).
γ) Εξεταστής ικανότητας τάξης - αεροπλάνου (CRE(A)).
δ) Εξεταστής ικανότητας πτήσης με όργανα - αεροπλάνου (IRE(A)).
ε) Εξεταστής σε συνθετικό μέσο - αεροπλάνου (SFE(A)).
στ) Εξεταστής εκπαιδευτών πτήσης - αεροπλάνου (FIE(A)).

JAR-FCL 1.425
Εξεταστές - Γενικά

(Βλέπε AMC FCL 1.425)
(Βλέπε IEM FCL 1.425)
α) Προϋποθέσεις
(1) Οι εξεταστές πρέπει να διαθέτουν πτυχίο και ικανότητα τουλάχιστον ισοδύναμη με το πτυχίο ή την ικανότητα για την χορήγηση των οποίων έχουν εξουσιοδοτηθεί να διεξάγουν πρακτικές σε πτήση εξετάσεις ή περιοδικούς ελέγχους ικανότητας, καθώς και το δικαίωμα να εκπαιδεύουν για τη χορήγηση του εν λόγω πτυχίου ή ικανότητας, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά.
(2) Οι εξεταστές πρέπει να διαθέτουν τα προσόντα που απαιτούνται για την εκτέλεση των καθηκόντων κυβερνήτη του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια της πρακτικής σε πτήση εξέτασης ή του περιοδικού ελέγχου ικανότητας και πρέπει να πληρούν τις κατάλληλες απαιτήσεις πείρας που αναφέρονται στα JAR-FCL 1.435 έως 1.460. Στις περιπτώσεις που δεν υπάρχει διαθέσιμος εξεταστής με τα κατάλληλα προσόντα, εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια της Αρχής η εξουσιοδότηση εξεταστών/επιθεωρητών οι οποίοι δεν πληρούν απολύτως τις σχετικές απαιτήσεις ικανότητας εκπαιδευτή/τύπου/τάξης, όπως αυτές αναφέρονται ανωτέρω.
(3) Ο υποψήφιος για την απόκτηση εξουσιοδότησης εξεταστή πρέπει να έχει διενεργήσει με την ιδιότητα του εξεταστή τουλάχιστον μία πρακτική σε πτήση εξέταση για την οποία ζητείται εξουσιοδότηση, συμπεριλαμβανομένης της διενέργειας ενημέρωσης πριν από την εκτέλεση της πτήσης, της διεξαγωγής της εξέτασης, της αξιολόγησης του υποψηφίου που εξετάζεται στην πρακτική σε πτήση εξέταση, της διενέργειας ενημέρωσης μετά την εκτέλεση της πτήσης και της διενέργειας των/της καταχωρίσεων/συμπλήρωσης εγγράφων. Την ανωτέρω «δοκιμασία αποδοχής της εξουσιοδότησης εξεταστή» επιβλέπει επιθεωρητής της Αρχής ή ανώτερος εξεταστής ο οποίος έχει ειδικά εξουσιοδοτηθεί από την Αρχή για αυτόν το σκοπό.
β) Πολλαπλά καθήκοντα. Υπό την προϋπόθεση ότι πληρούν τις απαιτήσεις προσόντων και πείρας που καθορίζονται στο παρόν Μέρος σχετικά με κάθε καθήκον που τους ανατίθεται, οι εξεταστές δεν περιορίζονται σε ένα καθήκον ως εξεταστές πτήσης, εξεταστές ικανότητας τύπου, εξεταστές ικανότητας τάξης, εξεταστές ικανότητας πτήσης με όργανα ή εξεταστές εκπαιδευτών πτήσης, όπου όλα τα παραπάνω καθήκοντα αφορούν αεροπλάνα.
γ) Συμμόρφωση προς τα JARs. Οι εξεταστές εξουσιοδοτούνται σύμφωνα με το JAR-FCL 1.030. Ο εξεταστής πρέπει να συμμορφώνεται προς τις κατάλληλες τυποποιημένες ρυθμίσεις που αφορούν τους εξεταστές, οι οποίες διενεργούνται ή εγκρίνονται από την Αρχή (βλέπε AMC FCL 1.425 και IEM FCL 1.425).
δ) Καταχωρίσεις στο πτυχίο. Σε πτυχία όπου οι επανεπικυρώσεις μπορούν να καταχωρίζονται από τον εξεταστή, ο εξεταστής:
(1) συμπληρώνει τα ακόλουθα στοιχεία: ικανότητες, ημερομηνία ελέγχου, ημερομηνία λήξης ισχύος, αριθμός εξουσιοδότησης και υπογραφή·
(2) υποβάλλει το πρωτότυπο του φύλλου ελέγχου της πρακτικής σε πτήση εξέτασης ή του περιοδικού ελέγχου ικανότητας στην Αρχή έκδοσης και φυλάσσει ένα αντίγραφο του σχετικού φύλλου για το προσωπικό του αρχείο.

JAR-FCL 1.430
Εξεταστές - Περίοδος ισχύος

Η μέγιστη περίοδος ισχύος της εξουσιοδότησης εξεταστή είναι τα τρία έτη. Η εκ νέου εξουσιοδότηση των εξεταστών εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια της Αρχής.

JAR-FCL 1.435
Εξεταστής πτήσης (αεροπλάνου) (FE(A)) - Δικαιώματα/Απαιτήσεις

Τα δικαιώματα του εξεταστή πτήσης για αεροπλάνο συνίστανται :
α) στη διεξαγωγή πρακτικών σε πτήση εξετάσεων για την έκδοση πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων και πρακτικών σε πτήση εξετάσεων και περιοδικού ελέγχου ικανότητας για την σχετική ικανότητα τάξης/τύπου με ένα χειριστή, εξασφαλίζοντας ότι ο εξεταστής πρέπει να έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 1000 ώρες πτήσης ως χειριστής αεροπλάνων, συμπεριλαμβανομένων τουλάχιστον 250 ωρών πτητικής εκπαίδευσης,
β) στη διεξαγωγή πρακτικών σε πτήση εξετάσεων για την έκδοση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνων και πρακτικών σε πτήση εξετάσεων και περιοδικού ελέγχου ικανότητας για την σχετική ικανότητα τάξης/τύπου με ένα χειριστή, εξασφαλίζοντας ότι ο εξεταστής πρέπει να έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 1000 ώρες πτήσης ως χειριστής αεροπλάνων, συμπεριλαμβανομένων τουλάχιστον 250 ωρών πτητικής εκπαίδευσης.

JAR-FCL 1.440
Εξεταστής ικανότητας τύπου (αεροπλάνου) (TRE(A)) - Δικαιώματα/Απαιτήσεις

Τα δικαιώματα του εξεταστή ικανότητας τύπου αεροπλάνου συνίστανται τη διεξαγωγή:
α) πρακτικών σε πτήση εξετάσεων για την έκδοση ικανοτήτων τύπου για αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών,
β) περιοδικών ελέγχων ικανότητας για την επανεπικύρωση ή ανανέωση ικανοτήτων τύπου πολλαπλών χειριστών και πτήσης με όργανα,
γ) πρακτικών σε πτήση εξετάσεων για την έκδοση πτυχίου χειριστή αεροπλάνων εναερίων γραμμών, υπό την προϋπόθεση ότι ο εξεταστής έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 1500 ώρες πτήσης ως χειριστής αεροπλάνων πολλαπλών χειριστών, εκ των οποίων τουλάχιστον οι 500 ώρες πρέπει να αφορούν την εκτέλεση καθηκόντων κυβερνήτη, και ότι είναι ή ήταν κάτοχος εξουσιοδότησης ή ικανότητας εκπαιδευτή ικανότητας τύπου για αεροπλάνο .

JAR-FCL 1.445
Εξεταστής ικανότητας τάξης (αεροπλάνου) (CRE(A)) - Δικαιώματα/Απαιτήσεις

Τα δικαιώματα του εξεταστή ικανότητας τάξης αεροπλάνου συνίστανται στη διεξαγωγή:
α) πρακτικών σε πτήση εξετάσεων για την έκδοση ικανοτήτων τάξης και τύπου για αεροπλάνα ενός χειριστή,
β) περιοδικών ελέγχων ικανότητας για την επανεπικύρωση ή ανανέωση των ικανοτήτων τάξης και τύπου για αεροπλάνα ενός χειριστή και για την επανεπικύρωση των ικανοτήτων πτήσεων με όργανα, υπό την προϋπόθεση ότι ο εξεταστής είναι κάτοχος πτυχίου επαγγελματία χειριστή και έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 500 ώρες ως χειριστής αεροπλάνων.

JAR-FCL 1.450
Εξεταστής ικανότητας πτήσης με όργανα (αεροπλάνου) (IRE(A)) - Δικαιώματα/Απαιτήσεις

Τα δικαιώματα του εξεταστή ικανότητας πτήσης αεροπλάνου με όργανα συνίστανται στη διεξαγωγή πρακτικών σε πτήση εξετάσεων για την αρχική έκδοση και τη διεξαγωγή περιοδικών ελέγχων ικανότητας για την επανεπικύρωσή τους ή την ανανέωση των ικανοτήτων πτήσεων με όργανα, εξασφαλίζοντας ότι ο εξεταστής έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 2000 ώρες πτήσης ως χειριστής αεροπλάνων, συμπεριλαμβανομένων τουλάχιστον 450 ωρών πτήσης, σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεων με όργανα (IRF), εκ των οποίων οι 250 ώρες πρέπει να καλύπτουν χρόνο εκτέλεσης καθηκόντων εκπαιδευτή πτήσης.

JAR-FCL 1.455
Εξεταστής σε συνθετικό μέσο (αεροπλάνου) (SFE (A)) - Δικαιώματα/Απαιτήσεις

Τα δικαιώματα του εξεταστή σε συνθετικό μέσο συνίστανται στη διεξαγωγή περιοδικών ελέγχων ικανότητας σε εξομοιωτή πτήσης για ικανότητα τύπου και ικανότητα πτήσης με όργανα σε αεροπλάνα πολλαπλών χειριστών, εξασφαλίζοντας ότι ο εξεταστής είναι κάτοχος πτυχίου χειριστή αεροπλάνων εναερίων γραμμών, έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 1500 ώρες πτήσης ως χειριστής αεροπλάνων πολλαπλών χειριστών και μπορεί να ασκεί τα δικαιώματα του εκπαιδευτή συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης για αεροπλάνα (βλέπε JAR-FCL 1.405).

JAR-FCL 1.460
Εξεταστής εκπαιδευτών πτήσης (αεροπλάνου) (FIE(A)) - Δικαιώματα/Απαιτήσεις

Τα δικαιώματα του εξεταστή εκπαιδευτών πτήσης αεροπλάνου συνίστανται στη διεξαγωγή πρακτικών σε πτήση εξετάσεων και περιοδικών ελέγχων ικανότητας ή ανανεώσεων για την έκδοση και την επανεπικύρωση ικανοτήτων εκπαιδευτή πτήσης, εξασφαλίζοντας ότι ο εξεταστής έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 2000 ώρες ως χειριστής αεροπλάνων, συμπεριλαμβανομένων τουλάχιστον 100 ωρών πτήσης παρέχοντας εκπαίδευση σε υποψήφιους για την ικανότητα εκπαιδευτή πτήσης αεροπλάνου.

ΤΜΗΜΑ Ι

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΘΕΩΡΗΤΙΚΩΝ ΓΝΩΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ ΘΕΩΡΗΤΙΚΩΝ ΓΝΩΣΕΩΝ ΜΕ ΣΚΟΠΟ ΤΗΝ ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΠΤΥΧΙΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΑ ΧΕΙΡΙΣΤΗ ΚΑΙ ΙΚΑΝΟΤΗΤΩΝ ΠΤΗΣΗΣ ΜΕ ΟΡΓΑΝΑ

JAR-FCL 1.465
Απαιτήσεις

Ο υποψήφιος για απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή ή ικανότητας πτήσης με όργανα πρέπει να αποδείξει ότι διαθέτει το κατάλληλο επίπεδο γνώσεων για την άσκηση των δικαιωμάτων πτυχίου ή της ικανότητας για την οποία υποβάλλει την αίτηση, ολοκληρώνοντας με επιτυχία τις εξετάσεις θεωρητικών γνώσεων σύμφωνα με τις διαδικασίες που αναφέρονται στο JAR-FCL 1.470 έως 1.495.

JAR-FCL 1.470
Περιεχόμενο των εξετάσεων θεωρητικών γνώσεων

(Βλέπε AMC FCL 1.470(α),(β) και (γ))

α) Ο υποψήφιος για την απόκτηση πτυχίου χειριστή αεροπλάνου εναερίων γραμμών πρέπει να αποδείξει ότι διαθέτει το κατάλληλο επίπεδο γνώσεων για την άσκηση των δικαιωμάτων που χορηγούνται σε αυτόν όσον αφορά τα ακόλουθα γνωστικά αντικείμενα: Νομοθεσία Πολιτικής Αεροπορίας, Γενικές τεχνικές γνώσεις σχετικά με το αεροσκάφος, Επιδόσεις και σχεδιασμός πτήσης, Ανθρώπινες Δυνατότητες και περιορισμοί, Μετεωρολογία, Αεροναυτιλία, Διαδικασίες πτητικής λειτουργίας, Αρχές πτήσης, Επικοινωνίες. Ο λεπτομερής επιμερισμός των γνωστικών αντικειμένων σε επι μέρους εξετάσεις και ο χρόνος που διατίθεται για την απάντησή τους αποτελούν αντικείμενο συμφωνίας μεταξύ των κρατών μελών του JAA (βλέπε AMC FCL 1.470(α)).

β) Ο υποψήφιος για την απόκτηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνων πρέπει να αποδείξει ότι διαθέτει το κατάλληλο επίπεδο γνώσεων για την άσκηση των δικαιωμάτων που χορηγούνται σε αυτόν όσον αφορά τα ακόλουθα γνωστικά αντικείμενα: Νομοθεσία Πολιτικής Αεροπορίας, Γενικές τεχνικές γνώσεις σχετικά με το αεροσκάφος, Επιδόσεις και σχεδιασμός πτήσης, Ανθρώπινες Δυνατότητες και περιορισμοί, Μετεωρολογία, Αεροναυτιλία, Διαδικασίες πτητικής λειτουργίας, Αρχές πτήσης, Επικοινωνίες. Ο λεπτομερής επιμερισμός των γνωστικών αντικειμένων σε επι μέρους εξετάσεις και ο χρόνος που διατίθεται για την απάντησή τους αποτελούν αντικείμενο συμφωνίας μεταξύ των κρατών μελών του JAA (βλέπε AMC FCL 1.470(β)).

γ) Ο υποψήφιος για την απόκτηση ικανότητας πτήσης αεροπλάνου με όργανα πρέπει να αποδείξει ότι διαθέτει το κατάλληλο επίπεδο γνώσεων για την άσκηση των δικαιωμάτων που χορηγούνται σε αυτόν όσον αφορά τα ακόλουθα γνωστικά αντικείμενα: Νομοθεσία Πολιτικής Αεροπορίας/Διαδικασίες πτητικής λειτουργίας, Γενικές τεχνικές γνώσεις σχετικά με το αεροσκάφος, Επιδόσεις και σχεδίαση πτήσης, Ανθρώπινες Δυνατότητες και περιορισμοί, Μετεωρολογία, Αεροναυτιλία, Επικοινωνίες. Ο λεπτομερής επιμερισμός των γνωστικών αντικειμένων σε επί μέρους εξετάσεις και ο χρόνος που διατίθεται για την απάντησή τους αποτελεί αντικείμενο συμφωνίας μεταξύ των κρατών μελών του JAA (βλέπε AMC FCL 1.470(γ)).

JAR-FCL 1.475
Ερωτήσεις

(Βλέπε AMC FCL 1.470(α), (β) και (γ))
(Βλέπε IEM FCL 1.475(α) και (β))

α) Η Κεντρική Τράπεζα Ερωτήσεων. Οι ερωτήσεις που αντιστοιχούν στα αναλυτικά προγράμματα σπουδών (βλέπε AMC FCL 1.470(α), (β) και (γ)) συγκεντρώνονται στην Κεντρική Τράπεζα Ερωτήσεων (Central Question Bank (CQB)) του JAA. Οι ερωτήσεις που καταχωρίζονται στην CQB συντάσσονται στα αγγλικά, σύμφωνα με τη μέθοδο που περιγράφεται στην IEM FCL 1.475(α), χρησιμοποιώντας συντομογραφίες (βλέπε IEM FCL 1.475(β)) και σε μορφή που είναι συμβατή με ηλεκτρονικό υπολογιστή. Οι ερωτήσεις έχουν τη μορφή ερωτήσεων πολλαπλών επιλογών. Η Αρχή διαθέτει διακριτικές αρμοδιότητες όσον αφορά την παρουσίαση των ερωτήσεων στο πλαίσιο της εξέτασης, σύμφωνα με την JAR-FCL 1.480.

β) Δημοσίευση. Ο JAA δημοσιεύει περιοδικώς δείγματα ερωτήσεων και απαντήσεων πολλαπλών επιλογών.

JAR-FCL 1.480
Διαδικασία εξέτασης

(Βλέπε AMC FCL 1.470(α), (β) και (γ))
(Βλέπε IEM FCL 1.480)

α) Συχνότητα. Η δυνατότητα ολοκλήρωσης των απαιτούμενων εξετάσεων, σύμφωνα με τις διαδικασίες που αναφέρονται στο παρόν Τμήμα, παρέχεται στον υποψήφιο από Κράτος Μέλος του JAA. Η πλήρης εξέταση για την απόκτηση πτυχίου ή ικανότητας πτήσης με όργανα συνίσταται στην επί μέρους εξέταση του κάθε γνωστικού αντικειμένου που αναφέρεται λεπτομερώς στην AMC FCL 1.470(α), (β) και (γ). Η Αρχή δύναται να επιτρέψει στον υποψήφιο για την απόκτηση πτυχίου χειριστή αεροπλάνων εναερίων γραμμών, ο οποίος συμμετέχει στη εξέταση όλων των γνωστικών αντικειμένων, να κατανείμει το σύνολο των απαιτούμενων ενοτήτων των εξετάσεων σε δύο μέρη. Τα δύο αυτά μέρη συνυπολογίζονται ως μία εξέταση. Στις εν λόγω περιπτώσεις, τα γνωστικά αντικείμενα που εξετάζονται για κάθε μέρος και το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ των μερών καθορίζονται από την Αρχή.

β) Γλώσσα. Οι εξετάσεις διεξάγονται στην(στις) γλώσσα(ες) που κρίνεται(ονται) κατάλληλη(ες) από την Αρχή. Η Αρχή ενημερώνει τους υποψηφίους σχετικά με την(τις) γλώσσα(ες) στην οποία(ες) διεξάγονται οι εξετάσεις της εν λόγω Αρχής.

γ) Περιεχόμενο. Η Αρχή επιλέγει τις ερωτήσεις για την εξέταση από την Κεντρική Τράπεζα Ερωτήσεων, σύμφωνα με κοινή μέθοδο (βλέπε IEM FCL 1.480), η οποία επιτρέπει την κάλυψη όλου του αναλυτικού προγράμματος σε κάθε γνωστικό αντικείμενο. Απαγορεύεται η μεταβολή του περιεχομένου των ερωτήσεων, εκτός εάν κρίνεται απαραίτητο για τη διευκόλυνση της μετάφρασης στην(στις) εθνική(ές) γλώσσα(ες). Οι απαντήσεις σε ερωτήσεις που απαιτούν αριθμητικούς υπολογισμούς ή γραφικές παραστάσεις μπορεί να έχουν διαφορετική μορφή η οποία θεωρείται κατάλληλη από την Αρχή. Η εξέταση στις Επικοινωνίες μπορεί να διεξαχθεί χωριστά από τις εξετάσεις των άλλων γνωστικών αντικειμένων, κατά την κρίση της Αρχής. Ο υποψήφιος που έχει προηγουμένως επιτύχει σε μία ή και στις δύο εξετάσεις Επικοινωνιών που αφορούν κανόνες «πτήσεων εξ όψεως» (VFR) και «πτήσεων με όργανα» (IFR) δεν επανεξετάζεται στις σχετικές ενότητες.

δ) Προφορικές εξετάσεις. Δεν επιτρέπεται η αντικατάσταση γραπτών εξετάσεων ή εξετάσεων που διεξάγονται με τη βοήθεια υπολογιστή από προφορικές εξετάσεις.

ε) Βοηθητικά μέσα. Η Αρχή πρέπει να θέτει στη διάθεση του υποψηφίου κατάλληλους αεροναυτιλιακούς και τοπογραφικούς χάρτες, καθώς και φύλλα δεδομένων, ανάλογα με την περίπτωση, προκειμένου να απαντηθούν οι ερωτήσεις. Η Αρχή πρέπει να θέτει στη διάθεση του υποψηφίου ηλεκτρονική αριθμομηχανή χειρός που εκτελεί τις τέσσερις αριθμητικές πράξεις και διαθέτει μνήμη. Απαγορεύεται η χρήση από τον υποψήφιο οιασδήποτε άλλης ηλεκτρονικής συσκευής που εκτελεί υπολογισμούς ή διαθέτει μνήμη.

στ) Ασφάλεια. Πριν από τη διεξαγωγή της εξέτασης πιστοποιείται η ταυτότητα του υποψηφίου.

ζ) Εμπιστευτικότης Τα περιεχόμενα των θεμάτων των εξετάσεων διατηρούν χαρακτήρα εμπιστευτικό.

JAR-FCL 1.485
Υποχρεώσεις του υποψηφίου

α) Ο υποψήφιος πρέπει να συμμετάσχει στο σύνολο των εξετάσεων σε ένα και μόνο Κράτος Μέλος του JAA.

β) Ο υποψήφιος πρέπει να παράσχει στην αρμόδια για τη διεξαγωγή των εξετάσεων Αρχή γραπτά στοιχεία, αποδεκτά στην Αρχή, τα οποία να αποδεικνύουν ότι έχει προετοιμαστεί για τις εξετάσεις στις οποίες πρόκειται να συμμετάσχει, σύμφωνα με το JAR-FCL.

γ) Εφόσον η Αρχή κρίνει ότι ο υποψήφιος δεν συμμορφώνεται προς τις διαδικασίες των εξετάσεων κατά τη διάρκεια της διεξαγωγής τους, η εν λόγω συμπεριφορά του υποψηφίου λαμβάνεται υπόψη προκειμένου να απορριφθεί είτε στην εξέταση ενός μόνο γνωστικού αντικειμένου είτε στο σύνολο των εξετάσεων.

JAR-FCL 1.490
Κριτήρια επιτυχίας

α) Ο υποψήφιος θεωρείται ότι ολοκλήρωσε με επιτυχία επί μέρους εξέταση εφόσον συγκεντρώνει τουλάχιστον το 75% του συνόλου των βαθμών της συγκεκριμένης εξέτασης. Οι λανθασμένες απαντήσεις δεν συνεπάγονται την αφαίρεση βαθμών.

β) Ο υποψήφιος θεωρείται ότι επέτυχε μερικώς εφόσον επιτύχει τουλάχιστον στο 50% των επί μέρους εξετάσεων. Στην περίπτωση που η αρχική προσπάθεια του υποψηφίου στις εξετάσεις διεξάγεται σε δύο μέρη, η μερική επιτυχία του υποψηφίου καθορίζεται από το άθροισμα των επιτυχιών του.

γ) Ο υποψήφιος που επέτυχε μερικώς πρέπει να ολοκληρώσει με επιτυχία όλες τις επί μέρους εξετάσεις στις οποίες απέτυχε. Δεν επιτρέπεται να χωρίζεται η επανεξέταση σε μέρη. Ο υποψήφιος που αποτυγχάνει στο σύνολο της εξέτασης μετά από τρεις προσπάθειες πρέπει να επαναλάβει τις εξετάσεις, ωσάν να επρόκειτο για την αρχική του προσπάθεια. Πριν από την επανάληψη των εξετάσεων, ο υποψήφιος πρέπει να συμμετάσχει σε περαιτέρω εκπαίδευση, όπως καθορίζεται από την Αρχή.

δ) Με την επιφύλαξη των λοιπών όρων που καθορίζουν τα JARs, ο υποψήφιος θεωρείται ότι έχει ολοκληρώσει με επιτυχία την απαιτούμενη εξέταση θεωρητικών γνώσεων για το αντίστοιχο πτυχίο χειριστή ή ικανότητα, εφόσον επιτύχει σε όλα τα απαιτούμενα γνωστικά αντικείμενα εντός περιόδου 12 μηνών, όσον αφορά το πτυχίο επαγγελματία χειριστή αεροπλάνων και την ικανότητα πτήσης αεροπλάνου με όργανα, και 18 μηνών, όσον αφορά το πτυχίο χειριστή αεροπλάνων εναερίων γραμμών, οι εν λόγω χρονικές περίοδοι υπολογίζονται από το τέλος του ημερολογιακού μήνα κατά τον οποίο ο υποψήφιος επεχείρησε για πρώτη φορά μία εξέταση.

ε) Ο υποψήφιος που δεν επιτυγχάνει στο σύνολο των σχετικών εξετάσεων ή επιτυγχάνει σε μικρότερο αριθμό εξετάσεων εάν επιτρέπεται από το JAR-FCL μέσα στα χρονικά όρια που καθορίζονται στο (δ) ανωτέρω, πρέπει να επαναλάβει τις εξετάσεις από την αρχή, ωσάν να επρόκειτο για την αρχική του προσπάθεια.

JAR-FCL 1.495
Περίοδος ισχύος

α) Η επιτυχία στις εξετάσεις θεωρητικών γνώσεων που διεξήχθησαν σύμφωνα με το JAR-FCL 1.490 λαμβάνεται υπόψη για τη χορήγηση πτυχίου επαγγελματία χειριστή αεροπλάνων ή ικανότητας πτήσης αεροπλάνου με όργανα κατά τη διάρκεια των 36 μηνών που έπονται της ημερομηνίας πρώτης ολοκλήρωσης με επιτυχία ή μερικής επιτυχίας των απαιτούμενων εξετάσεων.

β) Με την προϋπόθεση ότι η ικανότητα πτήσης αεροπλάνου με όργανα αποκτώνται σύμφωνα με το (α) ανωτέρω, η επιτυχία στην εξέταση θεωρητικών γνώσεων για την απόκτηση πτυχίου χειριστή αεροπλάνων εναερίων γραμμών παραμένει σε ισχύ για περίοδο 7 ετών, αρχής γενομένης από την τελευταία ημερομηνία ισχύος της ικανότητας πτήσης αεροπλάνου με όργανα που καταχωρήθηκε στο πτυχίο επαγγελματία χειριστή αεροπλάνων, για την έκδοση πτυχίου χειριστή αεροπλάνων εναερίων γραμμών.

γ) Η επιτυχία στις εξετάσεις θεωρητικών γνώσεων για την απόκτηση πτυχίου χειριστή αεροπλάνων εναερίων γραμμών παραμένει σε ισχύ για περίοδο 7 ετών, αρχής γενομένης από την τελευταία ημερομηνία ισχύος της ικανότητας τύπου που καταχωρήθηκε σε ένα πτυχίο F/E.»

Άρθρο 3

Παραπομπές

1. Για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού χρησιμοποιούνται συμβουλευτικά τα παρακάτω εγχειρίδια και οι σχετικές τους τροποποιήσεις:

α. Το δεύτερο μέρος, του JAR - FCL 1 του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών «Αποδεκτοί τρόποι εφαρμογής και ερμηνευτική / επεξηγηματική ύλη» (JAR-FCL1, Section 2, Acceptable Means of Compliance and Interpretative / Explanatory Material - AMD & IEM),

β. Το μέρος πέμπτο, «Διαχειριστική και Καθοδηγητική ύλη» του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (Section five, Administrative and Guidance Material).

2. Σε περίπτωση διαφορών ανάμεσα στο Αγγλικό και Ελληνικό κείμενο όπως αυτό παρατίθεται στο άρθρο 2 του παρόντος, κατισχύει το Αγγλικό πρωτότυπο της εκάστοτε ισχύουσας έκδοσης.

Άρθρο 4

Γλώσσα

Όπου στον παρόντα κανονισμό απαιτείται γνώση της Αγγλικής γλώσσας, αυτή πρέπει να είναι σε επίπεδο τουλάχι-

στον «λίαν καλή» και διαπιστώνεται με γραπτή εξέταση του υποψηφίου, η οποία διενεργείται από την Αρχή.

Άρθρο 5

Πτυχία χειριστών αξιωματικών Ενόπλων Δυνάμεων

1. Στους εν ενεργεία μόνιμους αξιωματικούς, πτυχιούχους χειριστές αεροπλάνων των Ενόπλων Δυνάμεων, που βρίσκονται σε πτητική ενέργεια, χορηγούνται τα ακόλουθα πτυχία, και ικανότητες Πολιτικής Αεροπορίας:

α) Πτυχίο επαγγελματία χειριστή σε αεροπλάνα με την ικανότητα πτήσης με όργανα (CPL/IR(A)), εφόσον ο υποψήφιος :

αα) Έχει συμπληρώσει ως χειριστής χίλιες (1000) τουλάχιστον ώρες πτήσης, από τις οποίες οι πεντακόσιες (500) ώρες ως Κυβερνήτης σε αεροπλάνα των Ενόπλων Δυνάμεων μεγίστου βάρους απογείωσης πάνω από τα 3700 χιλιόγραμμα,

αβ) Κατέχει σε ισχύ δελτίο (κάρτα) πτήσης με όργανα για αεροπλάνα, που χορηγήθηκε από τις Ένοπλες Δυνάμεις,

αγ) Κατέχει σε ισχύ Πιστοποιητικό Υγείας Α΄ Κατηγορίας, και

αδ) Έχει συμπληρώσει τριάντα (30) τουλάχιστον ώρες πτήσης, κατά τους τελευταίους πριν την υποβολή της αιτήσεως έξι (6) μήνες, ή έχει υποστεί, με επιτυχία, την πρακτική σε πτήση εξέταση, όπως προβλέπεται στο Τμήμα Δ παραγρ. 1.170 του παρόντος Κανονισμού.

β) Πτυχίο χειριστή εναέριων γραμμών σε αεροπλάνα (ATPL(A)) εφόσον ο υποψήφιος :

βα) Έχει συμπληρώσει ως χειριστής δύο χιλιάδες πεντακόσιες (2500) τουλάχιστον ώρες πτήσης, από τις οποίες χίλιες οκτακόσιες (1800) ώρες ως Κυβερνήτης σε αεροπλάνα των Ενόπλων Δυνάμεων, μεγίστου βάρους απογείωσης πάνω από 5700 χιλιόγραμμα,

ββ) Κατέχει σε ισχύ δελτίο (κάρτα) πτήσης με όργανα για αεροπλάνα, που χορηγήθηκε από τις Ένοπλες Δυνάμεις,

βγ) Κατέχει σε ισχύ Πιστοποιητικό Υγείας Α΄ Κατηγορίας, και

βδ) Έχει συμπληρώσει τριάντα (30) τουλάχιστον ώρες πτήσης κατά τους τελευταίους πριν την υποβολή της αιτήσεως έξι (6) μήνες, ή έχει υποστεί, με επιτυχία, την πρακτική σε πτήση εξέταση, όπως προβλέπεται στο Τμήμα Ζ παραγρ. 1.295 του παρόντος Κανονισμού.

2. Για την απονομή των πτυχίων που προβλέπονται στις περιπτ. α και β της προηγούμενης παραγράφου, απαιτείται, εκτός από αυτά που κατά περίπτωση ορίζονται, και επιτυχής γραπτή εξέταση θεωρητικών γνώσεων σύμφωνα με τα καθοριζόμενα στο Τμήμα Ι του παρόντος Κανονισμού.

3. Η κατά την παράγρ. 2 γραπτή εξέταση θεωρητικών γνώσεων δεν απαιτείται όταν πρόκειται για χειριστές αεροπλάνων της Πολεμικής Αεροπορίας, που αποφοιτούν από τη Σχολή Ικάρων, εφόσον προσκομίζουν στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, βεβαίωση της Σχολής αυτής ότι έχουν διδαχθεί τα αντικείμενα που αναφέρονται στο Τμήμα Ι του παρόντος Κανονισμού και ότι ο υποψήφιος έχει επιτυχώς περατώσει γραπτή εξέταση στη Σχολή των αντικειμένων αυτών και έχει επιτύχει βαθμό επιτυχίας τουλάχιστον εβδομήντα πέντε της εκατό (75%) στο καθένα. Πέραν των ανωτέρων απαιτείται και η γνώση της Αγγλικής γλώσσης με τον ίδιο βαθμό επιτυχίας.

4. Η ανανέωση του πτυχίου και ικανοτήτων που έχουν εκδοθεί με βάση τον παρόντα Κανονισμό για τους χειριστές αεροπλάνων των Ενόπλων Δυνάμεων γίνεται με βάση αυτόν.

5. Για την χορήγηση ή ανανέωση πτυχίων, ικανοτήτων και ειδικοτήτων που δεν προβλέπονται στο άρθρο αυτό, εφαρμόζονται οι αντίστοιχες διατάξεις του παρόντος Κανονισμού.

6. Οι διατάξεις του άρθρου αυτού, έχουν εφαρμογή και για τους εν αποστρατεία αξιωματικούς χειριστές αεροπλάνων των Ενόπλων Δυνάμεων, εφόσον μέχρι την απονομή του Πτυχίου Πολιτικής Αεροπορίας, δεν πέρασε χρονικό διάστημα δώδεκα (12) μηνών από την αποστρατεία τους και με την προϋπόθεση ότι έχουν συμπληρώσει τουλάχιστον τριάντα (30) ώρες πτήσης κατά τους τελευταίους έξι (6) μήνες πριν την αποστρατεία τους και είναι κάτοχοι Πιστοποιητικού Υγείας Α' Κατηγορίας.

7. Τα δικαιώματα που απορρέουν από τα εν λόγω πτυχία περιορίζονται σε αεροσκάφη Ελληνικού νηολογίου, έως ότου ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις που αναφέρονται στο Προσάρτημα 1 της JAR FCL 1.005.

Άρθρο 6

Καταργούμενες Διατάξεις

Από της ισχύος του παρόντος κανονισμού καταργούνται οι διατάξεις του β.δ. 636/72 «Περί πτυχίων και αδειών πολιτικής αεροπορίας» (Α' 182), όπως ισχύουν, κατά το μέρος που ρυθμίζουν θέματα χορήγησης πτυχίων χειριστών αεροπλάνων πολιτικής αεροπορίας.

Άρθρο 7

Χρόνος Εφαρμογής

Ο παρών Κανονισμός τίθεται σε εφαρμογή και ισχύει μετά την παρέλευση δώδεκα (12) μηνών από την δημοσίευσή του στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Με αιτιολογημένη απόφαση του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας μπορεί να παραταθεί η ανωτέρω προθεσμία μέχρι δώδεκα (12) μήνες , εφόσον προκύψουν αντικειμενικές δυσκολίες έγκαιρης εφαρμογής του.

Άρθρο 8

Ισχύς

Η ισχύς του διατάγματος αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος Διατάγματος.

Αθήνα, 26 Φεβρουαρίου 2002

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ